fares which are high. He compared the rates prevailing in Kerala and Andhra Pradesh. But Tamil Nadu is a much better State and buses here can run at the old rate. Also I am given to understand that in Gujarat the rate is even lower than the rate here. So, I would point out that the rationalisation of rates as stated by the Hon. Minister is only to cover the inefficiency of the Department. They had also asked the poor philanthropic bus operators who have been running them at a lesser rate to revise their rates so that the Government also can on that account raise their bus fares . . . .

DR. H. V. HANDE : Sir, on a point of order. Is it proper on the part of the Hon. Minister to give information which he has not checked up properly. He has made a statement outside the House that the State Transport Department has undergone more losses. But he now makes a statement that the loss is not there.

MR. SPEAKER : I am going to give a ruling on your point of order. It is not a point of order.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : The rate in Tamil Nadu is the lowest in India. If the Hon. Member (Thirumathi T. N. Anandanayaki) is so sure that it is the lowest in Gujarat, I am happy to receive that information. As far as the Kancheepuram fare is concerned, the hon. Member has stated that the private operators have been collecting less than State Transport Department have been collecting. But I want to point out that in the Thanjavur, Tiruchirappalli and Madurai districts they have been collecting 3 paise from 1965 consequent on the issue of the G.O. in respect of that matter. Now what we have done is only rationalization and not a rise in fares.

(5) அரசினர் சட்ட முன்வடிவுகள்.

(அ) தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி உடைமையாளர் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் போவை சட்ட முன்வடிவு எண் 35/1971).

*மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, "தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி உடைமையாளர் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்ட முன்வடிவு * (சட்டப் போவை சட்ட முன்வடிவு எண் 35/1971) ஆய்வுக்கு எடுத்துக்கொள்ளப்பட வேண்டும்" என்ற தீர்மானத்தை முன்மொழிகிறேன்.*

மாண்புமிகு முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் இவ்வாண்டு நிதிநிலை அறிக்கை உரையினை நிகழ்த்துகையில் குறிப்பிட்டதாவது "உடைமைகள் சிலரிடையே குவிந்து கிடப்பதற்கு மாறாக, பெறத் தகுதியுள்ள பலரிடையே பரவலாக்கப்படுவதும், நாட்டுப் பொருளாதார அமைப்பிற்கு அடிப்படையான

* தமிழ்நாடு சிறப்பு அரசிதழில் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

1971 அக்டோபர் 25]

வற்றை அரசுடமை ஆக்குவதும், சமதர்ம அரசு நிறுவும் முயற்சியின் முக்கிய கூறுகளாகும். இன்று 1971-ம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் 19-ம் நாள் இந்நிதி நிலை அறிக்கை இம்மன்றத்தின் முன் படிக்கப்படும்போது, 50-ம் அதற்கு மேற் பட்டதுமான பயணிப் பேருந்து உரிமங்களை வைத்திருக்கும் பெரிய போக்கு வரத்து நிறுவனங்களின் பயணிப் போக்குவரத்துப் பிரிவுகளை அரசு நாட்டு டைமையாக்க முடிவு செய்துள்ளதை அறிவிக்கின்றேன்".

மாண்புமிகு முதல்வர் அவர்கள் வெளியிட்ட அந்த அறிவிப்பினை நிறை வேற்ற இச்சட்ட முன்வடிவு வகை செய்கிறது.

ஒரு நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சி அதனுடைய போக்குவரத்துத் துறையினைப் பொறுத்துள்ளது என்பதை யாவரும் நன்கறிவர். இவ்வடிப் படைத் தொழில் அரசுடைமை ஆக்கப்படவேண்டுமென்கின்ற அவசியத்தை முதலாளித்துவத்தையே பொருளாதாரக் கொள்கையாகக் கொண்டுள்ள நாடுகளே உணர்ந்து இருக்கின்றன. சான்றாக, இங்கிலாந்து நாட்டின் இலண்டன் மாநகரப் போக்குவரத்துப் பேருந்துகளை அந்நாட்டின் ஆளுங் கட்சியாக இருந்த பழமையாளர்கள் கட்சியே (கன்சர்வேடிவ் பார்ட்டி) நாட்டுடைமையாக்கியதை நினைவு கூறலாம். இந்திய நாட்டுக் கண்டத்தில் இரண்டாம் உலகப்போருக்குப் பிறகு அமைக்கப்பட்ட போர் புனரமைப்பு மத்தியக் குழு, Central Committee on Post war Reconstruction. 1944-ம் ஆண்டு டிசம்பர் திங்களில் அளித்த பரிந்துரையில் பயணிப் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட வேண்டுமெனத் தெளிவாகக் குறிப் பிட்டிருக்கிறார்கள். அது மட்டுமல்லாமல் இந்திய அரசியல் சட்ட 39-வது விதியில் கொள்கை நெறிமுறைக் கோட்பாடுகள் பகுதியில் இத்தகு செல்வங்கள் ஒரு சிலரிடத்திலே குவியக்கூடாதென்பதும், இவைகளின் பயன் எல்லோ ருக்குமே பொதுவாக்கப்பட வேண்டுமென்றும், அதுவே அரசின் இலட்சியமாக அமைய வேண்டுமென்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தைப் பொறுத்தவரை பேருந்துகளை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்ற கொள்கையைத் தேர்தல் அறிக்கை யிலேயே தெளிவாகக் குறிப்பிட்டுள்ளோம். இத்தகு முற்போக்கு நடவடிக் கைகள் மூலமாகவே இத்தமிழ்த் திருநாட்டில் காலத்திற்கும் கருத்திற்கும் ஏற்ற அறிவியல் சமநெறியினைக் scientific Socialism. கொண்டுவர முடியுமென்று இந்த அரசு நம்புகிறது.

இச்சட்ட முன்வடிவின்மூலம் தமிழகத்திலுள்ள ஐந்து பெரிய போக்கு வரத்து நிறுவனங்களின் பேருந்துகள் நாட்டுடைமையாக்கப்படுகின்றன. அவை:—

[மாண்புமிகு போவைத் தூணைத்தலைவர்—தலைமை]

* 1. சதர்ன் ரோட்வேஸ், மதுரை 284 வழித்தடங்கள்.
* 2. ஸ்ரீராமவிலாஸ் சர்வீஸ், தஞ்சை 92 வழித்தடங்கள்.
* 3. ஆனைமலை பஸ் டிரான்ஸ்போர்ட், கோவை 75 வழித்தடங்கள்.
* 4. சக்திவிலாஸ் பஸ் சர்வீஸ், பொறையார் 52 வழித்தடங்கள்.
* 5. ராமன் அண்ட் ராமன், கும்பகோணம் 51 வழித்தடங்கள்.

[1971 அக்டோபர் 25

ஆகவே, மேற்கூறிய ஐந்து நிறுவனங்கள் மூலம் 554 வழித்தடங்கள் அரசுடைமை ஆக்கப்படும். இந்நிறுவனங்களின் பயணிப் பேருந்துகளும், தனிப்பேருந்துகளும், அவற்றிற்கெனப் பயன்படுத்தப்படும் முழுச் சொத்துக்களும் அரசுடமையாக்கப்படும். இந்தச் சொத்துக்களுக்கு வெளிவிலைப்படி ஈட்டுத்தொகை பணமாகவோ அல்லது பத்திரங்களாகவோ தரப்படும். இந்நிறுவனங்களின் சொத்துக்கள் அரசு நடத்திட இருக்கும் கம்பெனிகளுக்கு உடனடியாக மாற்றப்படுவதற்கும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது.

மேலும் இச்சட்ட முன்வடிவு இந்த நிறுவனங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களின் நலன் முழுதும் பாதுகாக்கப்பட வழிசெய்கிறது. இந்நிறுவனங்களுக்கு வெளிவிலைப்படி தாவிருக்கும் ஈட்டுத் தொகையில் தொழிலாளருக்குச் சேரவேண்டிய தொகையினை ஒதுக்குவது முதல் கடமையாக ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டுள்ளது.

இச்சிறப்புப் பிரிவுகள் ஏற்கனவே அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட சட்ட முன்வடிவில் இல்லாத காரணத்தால் அது திரும்பப் பெறப்பட்டு இப்புதிய சட்ட முன்வடிவு கொண்டுவரப்பட்டுள்ளது.

ஆகவே, இச்சட்ட முன்வடிவை இப்பேரவை முழுமனதாக நிறைவேற்றித் தருமாறு வேண்டுகிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: மாண்புமிகு அமைச்சர் முன் மொழிந்துள்ள தீர்மானம் பேரவையின் முன் விவாதத்திற்கு வைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவர்களே, இந்த மசோதாவை வரவேற்கின்ற நிலையில் நாங்கள் இருந்தாலும் கூட இதிலே இருக்கும் சில குறைபாடுகளை எடுத்துக் கூற வேண்டிய நிர்ப்பந்தமான நிலையில் நாங்கள் இருக்கிறோம்.

இந்த நாட்டில் சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்க, பல்வேறு வழிகளில் எடுக்கப்படும் நடவடிக்கைகளில் இதையும் ஒன்றாகக் கருதி இந்த நாட்டில் இருக்கும் பொருளாதாரம் ஒரு சிலரிடத்திலே குவிந்துவிடாமல் சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்கும் முறையில் ஏழைகளையும் வாழச் செய்யும் முறையில் இந்த மசோதா இந்த அவையின் முன்னால் வைக்கப்பட்டிருப்பதாக அமைச்சர் அவர்கள் கூறினார்கள். அதை நான் உண்மையாகவே வரவேற்கிறேன், பாராட்டுகிறேன். ஆனால் இந்த மசோதாவின் அடிப்படையில் நமது மாநிலத்தில் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கும் இன்றைய நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட பேருந்துகள் செயலாற்றுகின்ற முறையைப் பார்க்கும்பொழுது இந்த நோக்கம் நிறைவேற்றப்படுகிறதா என்பதைத்தான் நாம் ஆழ்ந்த நோக்கத்தோடு பார்க்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இப்பொழுது அமைச்சரவர்கள் ரூல் 41-ன் கீழ் எழுப்பப்பட்ட கவன ஈர்ப்புத் தீர்மானத்திற்கு நீண்டதொரு அறிக்கையை இந்த அவையின்முன் வைத்தார்கள். அதில் கூறினார்கள், அக்டோபர் முதல் தேதியிலிருந்து இந்த இலாக்காவில் ஏற்பட்டிருக்கும் பல் கட்டண உயர்வு உண்மையில் உயர்வு அல்ல, சீரமைப்புதான் என்று கூறினார்கள். நான் உள்ளபடியே அதைக் கேட்டு வேதனைப்படுகிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இன்றைக்கு ஏற்பட்டிருக்கும் சூழ்நிலை, அக்டோபர் முதல் தேதியிலிருந்து இந்த இலாக்காவில் பஸ் கட்டணம் சீரமைப்பு செய்யப்பட்டிருக்கிறதா அல்லது சீரமைப்பு என்ற பெயரால் சீரழிக்கப்பட்டு ஏழை எளிய மக்கள் பாதிக்கப்பட்டிருக்கிறார்களா என்பதைச் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் முதலமைச்சரவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன், போக்குவரத்து இலாக்கா அமைச்சரவர்களையும் கேட்டுக்கொள்கிறேன். நான் மட்டும் இப்படிக் கூறவில்லை. இந்த நாட்டில் இருக்கும் அனைத்துக் கட்சிகளாலும், திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்துடன் கூடச் சேர்ந்திருக்கும் கட்சிகளாலும் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் இன்று அநியாயமாகப் பஸ் கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது என்பது கூறப்பட்டிருக்கிறது என்பதை அமைச்சரவர்களின் கவனத்திற்குக் கொண்டுவர விரும்புகிறேன். பஸ் கட்டண உயர்வை ஒட்டி கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தில் அனைத்துக் கட்சிகளையும் கொண்ட எதிர்ப்பு அமைப்பு அமைக்கப்பட்டுச் செயல்பட்டுக்கொண்டிருக்கிறது, மனுக்கள் அமைச்சர்களுக்கு அனுப்பப்பட்டிருக்கின்றன. ஆனால் இதுவரையிலும் அதற்குப் பதில் வரவில்லை என்று சொல்லும் பொழுது இதில் அரசு எவ்வளவு தாமம் அக்கறையில்லாத நிலையில் இருக்கிறது என்பதைத்தான் எடுத்துக்காட்டுவதாக இருக்கிறது. அனைத்துக் கட்சிகள் என்று சொன்னால் எதிர்க்கட்சிகள் மட்டுமல்ல, திராவிட முன்னேற்றக் கழகத்தின் பல்வேறு கிளைகளும் இந்த பஸ் கட்டண உயர்வைப்பற்றித் தீர்மானம் நிறைவேற்றி அரசாங்கத்திற்கு அனுப்பியிருக்கின்றார்கள்.

ஆகவே, எந்த நிலையில், எந்த முறையில் நமது பஸ்களின் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டிருக்கின்றன என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். ஒருசில உதாரணங்களை நான் கூற விரும்புகிறேன். 5-ஆம் நெம்பர் ரூட்டில் முன்பு 60 காசாக இருந்தது இப்பொழுது 75 காசாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. 5-டி ரூட்டில் 60 காசாக இருந்தது இப்பொழுது 80 காசாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது. ரூட் 7-இல் 90 காசாக இருந்தது 1 ரூபாய் 15 காசாக உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது. 13-ஆ ரூட்டில் 1 ரூபாயாக இருந்த கட்டணம் 1 ரூபாய் 30 காசாக உயர்த்தப்பட்டிருக்கிறது.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: We are discussing the Fleet Operators stage Carriages Acquisition Bill. I think anv discussion about fare structure is irrelevant so far as this Bill proper. cerned.

MR. DEPUTY SPEAKER: The Hon. Minister has made it clear. The hon. Member may please speak on the Bill proper.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவரவர்களே, உண்மையிலே நான் முதன்முதலிலேயே கூறினேன், இந்த மசோதாவில் உள்ள நோக்கம் எந்தமுறையில் அமைக்கப்பட்டு நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது என்பதைச் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன் என்று கூறிவிட்டுத்தான் இதைக் கூறினேன். இதுவரையில் சில வழித்தடங்களில் சில பஸ்கள் தேச உடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. எந்த நிலையில் எந்த முறையில் நிறமையுடன் செயலாற்றி இந்த நாட்டில் சமதர்ம சமுதாயத்தை அமைக்க, ஏழை எளியவர்கள் வாழவகைகள் ஏற்படுத்தியிருக்கிறோம் என்பதைத்தான் நாம் சிந்திக்க வேண்டு மென்பதற் காகத்தான் நான் இதைக் கூறுகிறேன்.

[திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்] [1971 அக்டோபர் 25

அதோடு, இன்னும் இந்த அமைச்சரவர்கள் கூறினர்கள், 24 கிலோ மீட்டர் உள்ள இடங்கள் சிட்டி லிமிட் என்று கருதப்பட்டு பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்தி யிருக்கிறோம் என்று சொன்னர்கள். கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் நாகர்கோவிலிலிருந்து புறப்படும் பஸ்களில் ஏறத்தாழ 100-க்கு 90 பஸ்கள் 24 மைல்களுக்குமேல் என்று கருதப்பட்டு அத்தனைக்கும் குறைந்த கட்டணம் 30 காசுகள் என்று நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கிறது. குறைந்த கட்டணம் என்று சொல்லும்பொழுது, இந்த மாவட்டத்தில் ஓடும் பஸ்கள் ஒரு பட்டணத்தில் ஓடும் பஸ்கள் அல்ல, கிராமப்புறங்களில் இருப்பவைகள் அத்தனை பஸ் ரூட்டுகளும்.

ஆகவே, குறைந்த கட்டணமாக இதுவரை 10 காசு என்று இருந்தது இப்பொழுது 30 காசாக உயர்த்தப்பட்டதால் பாதிக்கப்படுபவர்கள் யார் என்றால் ஏழை எளிய மக்கள், தொழிலாளி மக்கள், மாணவர்கள் ஆகியோர்கள். ஏறத்தாழ 13 கல்லூரிகள் இருக்கின்றன, அத்தனை கல்லூரிகளுக்கும் மாண வர்கள் பஸ்களில்தான் செல்கிறார்கள். ஆகவே ஏழை மக்கள், என்.ஜி.ஓக்கள், சிறு வியாபாரிகள், சிறு விவசாயிகள் ஆகியவர்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். இதைக் கூறும்பொழுது அமைச்சரவர்கள் சற்றுச் சிந்தித்துப் பார்க்க வேண்டு மென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். சென்னை நகரைப் பொறுத்தவரையில் ஒரு வேளை இந்த நிலை ஒத்து வரலாம். ஆனால் கிராமப்புறங்களைப் பொறுத்த வரையில் இந்தக் கட்டணம் 30 காசு என்று நிர்ணயிக்கப்படுவதால் ஏழை எளியவர்கள்தான் அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை நான் உண்மை யிலேயே கூற விரும்புகிறேன்.

ஒருவேளை அமைச்சரவர்கள் கூறலாம், இந்தச் சீரமைப்பினால் அரசாங்கத் திற்கு வருவாய் வரவில்லை என்று கூறுவார்கள். நான் அறிந்த மட்டும் நாகர் கோவிலில் அன்றாடம் 10,000 ரூபாய்வரையில் ஒரு டெப்போவிற்கு வசூலா கிறது. இந்த நிலையில் மாநிலம் முழுவதற்கும் ஏறத்தாழ 4 கோடி ரூபாய் ஒரு ஆண்டுக்கு வசூலாக இருக்கிறது என்று நான் கேள்விப்படுகிறேன்.

கழிந்த ஆண்டு அறிக்கையைப் பார்க்கும்பொழுது 80 இலட்சம் ரூபாய் நஷ்டம் ஏற்பட்டது. ஒருவேளை அந்த நஷ்டத்திற்குப் பரிகாரம் காணும் வகையில், சீரமைப்பினால் அத்தனை ரூபாயும் கிடைக்கும் என்ற அளவிற்கு இந்த அளவிற்குக் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டுமா என்பதைப் பற்றிச் சற்றுச் சிந்திக்க வேண்டுமென்று தாழ்மையுடன் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

அடுத்து ஃபேர் ஸ்டேஜ்களை எடுத்துக்கொண்டால் பல ரூட்டுகளில் இப்பொழுது குறைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இப்படி ஃபேர் ஸ்டேஜ்களைக் குறைப்பதால் என்ன நிலைமைகள் ஏற்படும் என்பதை அமைச்சரவர்கள் நன்கு உணர்வார்கள். இதுவரையிலும் 20 காசு கொடுத்து பிரயாணம் செய்தவர்கள் இனி 45 காசு வரையிலும் கொடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. ஃபேர் ஸ்டேஜ்களைக் குறைப்பதால், இண்டர் மீடியட் ஸ்டேஜ்களில், அதாவது இடைப் பட்ட இடங்களில் உள்ள கிராமங்களில் குறைந்த பயணம் செய்யும் மக்கள் அதிகம் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இன்னொன்று கூற விரும்புகிறேன். நாகர்கோவில்-கோணம் என்று ஒரு பஸ் ஓடுகிறது. இதில் கோணத்திலிருந்து கல்லூரி மாணவர்கள்தான் அதிக மாகப் பிரயாணம் செய்கிறார்கள். இதுவரையில் 10 காசு கொடுத்து வந்த வர்கள் இன்றைக்கு 30 காசு கொடுக்க வேண்டிய நிலை ஏற்படுகிறது. நாகர்

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்]

கோவிலிருந்து ஆரல்வாய்மொழியிலுள்ள கூட்டுறவுப் பஞ்சாலைக்குச் செல்ல பஸ் கட்டணம் இதுவரை 40 காசு கொடுத்து வந்தவர்கள் இப்பொழுது 60 காசாகக் கொடுக்க வேண்டிய நிலை உள்ளது.

இன்னொரு முக்கியமான விஷயம். நமது பஸ்களில் கன்னியாகுமரி மாவட்டத்தின் எல்லைவரையில் குறைந்த கட்டணம் 30 காசாக இருக்கிறது. ஆனால் எல்லையைத்தாண்டி கேரளாவிற்குள் சென்றுவிட்டால் குறைந்தபட்ச கட்டணம் 10 காசாக இருக்கிறது. அதுபோல கேரளாவில் இருக்கும் பஸ்களில் கேரள எல்லைக்குள் இருக்கும்வரையில் குறைந்தபட்சக் கட்டணம் 10 காசாகவும் அதன் எல்லையைவிட்டு கன்னியாகுமரி மாவட்டத்திற்குள் வந்ததும் நமது கொள்கையை அடிப்படையாக வைத்து குறைந்தபட்சக் கட்டணம் 30 காசாகவும் உயர்த்தப்படுகிறது. ஆகவே இந்த அவல நிலையை மாற்ற அரசாங்கம் ஆவன செய்ய வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இப்படி உயர்த்துவதால் நிச்சயமாகப் பணக்காரர்கள், வசதி படைத்தவர்கள் பாதிக்கப்படவில்லை. நான் ஏற்கனவே கூறியதைப் போல ஏழைகள், தொழிலாளர்கள், மாணவர்கள், சிறு வியாபாரிகள், விவசாயிகள்தான் அதிகமாகப் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்பதை உணர்ந்து, நிச்சயமாக நாம் ஒரு சமதர்மத்தை நாட்டில் உருவாக்க எத்தனிக்கிறோம் என்ற முறையில் இந்தச் சிறுமைப்பு என்ற பெயரால் இப்பொழுது உயர்த்தியிருக்கும் கட்டணத்தை மறுபரிசீலனை செய்து, அக்டோபர் முதல் தேதிக்கு முன்பு இருந்ததைப்போன்ற கட்டணத்தைக் கொண்டுவர வேண்டுமென்று அமைச்சரவர்களைக் கேட்டுக்கொள்கிறேன். குறைந்தபட்சக் கட்டணத்தை 30 காசாக ஆக்கியிருப்பதால் அதிகமாக ஏழை எளியவர்கள்தான் பாதிக்கப்படுகிறார்கள். எனவே 30 காசு என்று இருக்கும் அந்தக் குறைந்தபட்சக் கட்டணத்தை ஒருவேளை முன்பிருந்தது போல் 10 காசு என்று ஆக்க முடியவில்லை என்றாலும் கூட 20 காசாகவாவது மாற்றியமைத்துத் தர வேண்டுமென்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன், வணக்கம்.

திரு. கா. வேழவேந்தன் : மாண்புமிகு சட்டப்போவைத் தூணைத் தலைவரர்களே, மிகச் சிறப்பு வாய்ந்த இந்த மசோதாவில் என்னுடைய சில கருத்துக்களைக்கூற எனக்கு வாய்ப்பளித்தமைக்காக நான் என்னுடைய நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

உண்மையில் நாடு சமதர்மப் பூங்காவை நோக்கி நடைபோட வேண்டும், சிறந்தமுறையில் எல்லோருக்கும் எல்லாம் சமத்துவ முறையில், கிடைக்கின்ற முறையில், உருவாக்க வேண்டுமென்ற முறையில் அறிஞர் அண்ணா அவர்களால் உருவாக்கப்பட்ட இந்த அரசு, கலைஞர் அவர்களின் தலைமையிலே இன்று இந்தச் சிறிய மசோதாக்களைக் கொண்டுவந்து கொண்டிருக்கிறது. இதைத்தான் காந்தியடிகள் நீண்ட நாட்களுக்கு முன் தம்முடைய வாரப்பத்திரிகையில் எழுதினார்கள். மார்க்ஸிஸ்ட்களுகூட இந்தக் கொள்கையை உணரும்படி வலியுறுத்தினார்கள்.

50-க்கு மேற்பட்டவைகளை நாட்டுடைமையாக்கும் இந்தக் கொள்கையை ஒருவேளை சிலர் அதிருப்தியுடன் ஏற்றுக்கொண்டால் நான் முதலில் சில விஷயங்களைச் சொல்ல விரும்புகிறேன். இந்தியாவில் இருக்கும் மாகாணங்

]திரு. கா. வேழவேந்தன்[[1971 அக்டோபர் 25

களில் குஜராத் மாகாணத்தில் இன்றைக்கு நூற்றுக்கு நூறு பஸ்களும் தேசிய மயமாக்கப்பட்டு நடந்து வருகின்றன. அப்படி நடைபெறும் அவர்களுடைய சூழ்நிலையைப் பார்க்கும்பொழுது நாமும் அந்த வகையிலே செய்திருக்கலாம். ஆனால் சிலர் சட்டத்தையும், மற்றவைகளையும் துணையாக வைத்துக்கொண்டு இருந்தாலும் இன்றைக்கு நாம் துணிச்சலோடு இந்த மசோதாவின்மூலம் 50-க்கு மேற்பட்ட பஸ்களைத் தேசிய மயமாக்கும் இந்தக் கொள்கையை நிறை வேற்ற இருக்கிறோம்.

மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும், இந்தத் துறையை ஏற்றுக் கொண்டிருக்கிற அமைச்சர் அவர்களையும் இரண்டு முக்கியமான காரணங் களுக்காக நான் சார்ந்திருக்கும் கட்சியின் சார்பில் பாராட்ட வேண்டுமென்று நினைக்கிறேன். ஒன்று—இன்று ஒரே இடத்தில் குவிந்திருக்கும் செல்வத்தைப் பகிர்ந்து கொடுக்க வழி ஏற்படுகிறது. இரண்டாவது—இருக்கிற அரசுத் துறை பஸ்கள் எல்லாம் நகரப் புறங்களில் மட்டுமே ஓடிக் கொண்டிருந்த காரணத்தால் நட்டத்தில் நடைபெற்றன. முன்னுள் இருந்த காங்கிரஸ் அரசு என்ன காரணத்தாலோ நகர்ப் புற பஸ்களை மட்டுமே நாட்டுடைமையாக்கி ஓட்டிக் கொண்டிருந்தார்கள். நகரப் புறங்களில் அடிக்கடி பஸ்களை நிறுத்தி நிறுத்தி—ஸ்டாப் பை ஸ்டாப்—ஓட்டுகின்ற காரணத்தாலும், நெரிசலாக இருந்த காரணத்தாலும் நட்டத்தைக் காட்ட வேண்டிய சூழ்நிலை இருந்தது. டி.வி.எஸ். போன்ற தனிப்பட்ட நிறுவனங்கள் கூட நகர்ப்புற பஸ்களைக் காட்டிலும் வெளியூர் பஸ்களை அதிகமாக வைத்துக் கொண்டிருந்த காரணத்தால்தான் நல்ல லாபத்தைக் காட்ட முடிந்தது என்பதை நடுநிலையாளர்கள் நன்றாக அறிவார்கள். ஐம்பது பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளதை நாட்டுடைமையாக்கும் காரணத்தால் எதிர்காலத்தில் அரசுத் துறை நிச்சயமாக நல்ல லாபத்தில் ஓடும் என்ற நிலையில் இந்தச் சட்டத்தைக் கொண்டுவந்த அமைச்சர் அவர்களை நான் பாராட்ட நினைக்கிறேன்.

ஒன்றைக் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல விரும்புகிறேன். நம்முடைய அரசுத் துறை பஸ்களில் ஓளவு ஒருசில இடங்களில் உயர்த்தப்பட்ட கட்டணத்தைப் பற்றி மிக அதிகமாகப் பேசப்படுகிறது. மதிப்பிட்டுக் குழுவின் சார்பில் சட்ட மன்ற உறுப்பினர்கள் வட மாநிலங்களுக்குச் சென்று வந்தோம். இங்கே இருக்கும் முன்னுள் அமைச்சர் ஜோதி அம்மையார் போன்றவர்கள் கூட வந்திருந்தார்கள். அங்குள்ள நிலையை நேரடியாகப் பார்த்தபோது வியப் படைந்தோம். பஞ்சாபில் போக்குவரத்துத் துறை லாபகரமாக நடக்கிறது என்றால் அங்குள்ள கட்டணம் நம்முடைய மாநிலத்தில் இருப்பதை விட மிக அதிகம்; அது தவிர பாசஞ்சர் டாக்ல் என்ற வரி வேறு வாங்குகிறார்கள். சட்டமன்ற உறுப்பினர்களாகிய எக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட பஸ்ஸுக்குக் கூட ரயில்வே ஸ்டேஷனிலிருந்து சட்டமன்ற விடுதிக்குப் போக கொஞ்சம் கூட ஈவு இரக்கம் இல்லாமல் 100 ரூபாய் வசூலித்தார்கள். காங்கிரஸ் சட்டமன்ற உறுப்பினர்களே அதிருப்தியோடு சொன்னார்கள். இதனால்தான் லாபக் கணக்குக் காட்டுகிறார்கள் என்று வெளிப்படையாகச் சொன்னார்கள். வரப் போகிற மசோதாவின்போது அவர்கள் இதை எடுத்துச் சொன்னால் கூட நன்றாக இருக்குமென்று நினைத்தேன். இப்போது அவர்கள் இங்கே எதிர்க்க வேண்டுமென்பதற்காக எதிர்க்கிறார்கள் என்றுதான் இந்த நேரத்தில் சொல்ல விரும்புகிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கா. வேழவேந்தன்]

இழப்பீட்டுத் தொகையை நிர்ணயிப்பதில் கூட தகுதி வாய்ந்த அலுவலர் கனை வைத்து ஆர்பிட்ரேட்டராக நியமித்து இழப்பீட்டுத் தொகையை நிர்ணயிக்க இருக்கிறார்கள். கொடுக்கிற முறையில் கூட நியாயம் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இத்தனை தவணையில் கொடுக்கலாம் என்று வரையறுக்கப்பட்டிருக்கிறது. இழப்பீட்டுத் தொகைக்கு ஆறு சதவிகிதம் வட்டியைச் சேர்த்துக் கொடுப்போம் என்று மசோதா சொல்லுகிறது. நடுநிலைமையாளர்கள் மனப் பூர்வமாக இந்த மசோதாவை ஆதரிக்க வேண்டும்.

தொழிற்சங்கத்தை நடத்திக் கொண்டிருப்பவர்களில் ஒருவன் என்ற முறையில் மாண்புமிகு போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்களையும், மாண்புமிகு முதலமைச்சர் அவர்களையும் ஒன்று கேட்டுக் கொள்கிறேன். ஏற்கனவே தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பஸ்களைப் பொருத்தவரை தொழிலாளர்களை எடுத்துக் கொண்டிருக்கிறோம். எப்படி ஒர்க்ஷாப்பை ஒட்டி இருக்கும் பல்வேறு இயந்திரங்கள், கருவிகளை எல்லாம் எடுத்துக் கொள்ளுகிறோமோ, அதே போன்று தொழிலாளர்கள் அவ்வளவு பேரையும் எற்றுக் கொள்ள முழு முயற்சியோடு முயலவேண்டுமென்று பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மற்ற மாநிலங்களில் டெக்னிகல் அசிஸ்டென்ட்ஸ் என்று சொல்லப்படுகின்ற பணியாளர்கள் அதிகமாக இருப்பதால் எல்லா பஸ்களும் ஓடிக் கொண்டே இருக்கின்றன. நம்முடைய மாநிலத்தில் அப்படிப்பட்டவர்கள் குறைவாக இருக்கும் காரணத்தால் ஓட வேண்டிய பஸ்கள் சில இடங்களில் நின்று விடுகின்றன. இந்தக் குறையைப் போக்க முயற்சிக்க வேண்டுமென்று அந்தத் துறையின் ஆர்வமுடைய அமைச்சர் அவர்களைப் பணிவோடு கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

இந்தச் சட்டத்தின் மூலமாக, மிக உன்னதமான நீண்ட நெடுங்காலமாகத் திராவிட முன்னேற்றக் கழக மாநாடுகளில் தீர்மானங்களாக நிறைவேற்றப்பட்டு வந்ததும், மானிபெஸ்டோக்களில் சொல்லப்பட்டு வந்ததும் கொள்கை அளவில் இருந்ததும் நடைமுறையில் நிறைவேற்றப்பட்டு வருகிறது என்பது புலனாகிறது. ஒரு காலத்தில் பஸ் முதலாளிகள் ஆளும் கட்சிக்குத் துணையாக இருந்தார்கள் என்ற பெயர் இருந்தது. நாம் ஆளும் கட்சியாகப் பொறுப்பேற்றுக் கொண்ட நேரத்தில், இப்போது முதலமைச்சராக இருக்கிற மாண்புமிகு கலைஞர் அவர்கள் போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சராக இருந்த நேரத்தில் பஸ் முதலாளிகள் அவரைச் சந்தித்து எங்கள் தலையில் கை வைக்காதீர்கள் என்று கோரிக்கை கொடுத்தார்கள். திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு அதைப் பற்றிக் கவலைப்படாமல் எந்த சோஷலிசத்தைக் கொண்டு வர வேண்டுமென்று நினைத்ததோ அதிலே துணிவாக, தீர்க்கதரிசனத்தோடு செயலாற்றிக் கொண்டு வருகிறது. ஐம்பது பஸ்களுக்கு மேல் வைத்திருக்கும் முதலாளிகளிடமிருந்து அவற்றை எடுத்துக் கொள்ளுவதற்கான இந்த மசோதாவானது சமதர்ம சமுதாயத்தை, பொதுவுடைமை சமுதாயத்தை உருவாக்கும் வகையில் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. இதை மனப்பூர்வமாக வரவேற்று அமைகிறேன். வணக்கம்.

• THIRU K. M. SUBRAMANIAM : I welcome this Bill, the first attempt at nationalisation of transport services. But I think we have not gone far enough in the mater of nationalisation of

public utility services. It has already been done by the party which I represent. The moment we got freedom we nationalised railways and then the electricity concerns as far as possible. In many States we have nationalised even Bus Transport. I do not know by what name we can callthe party in power in Gujarat; in Gujarat they had completely nationalised the transport services. But in Tamil Nadu, in spite of all the promises given to the electorate, in spite of talk of socialistic society, we are going very slow in the matter of nationalisation of bus transport.

Of course, the preamble to the Bill says that in order not to have monopoly, the buses of fleet owners owning 50 or more buses—will be nationalised. I think in the matter of nationalisation the minimum should be 5. Even to have 5 buses one should have a capital of Rs. 5 to Rs. 10 lakhs. Who are the beneficiaries of these private transport? 50 per cent of the beneficiaries are the money lenders or financiers, financing at usurious rate of interest. I think we should go a step forward and the buses of those owning more than 5 buses should be acquired. That is my view.

Secondly, there is the impression that all nationalised services are inefficient and therefore further nationalisation should not be there. The question is not because of inefficiency, nationalisation should be given up. Because there is inefficiency in Government undertaking, we should not stop nationalisation. We should implore efficiency. Coming to the increase in bus fares, I say it is aditrocious. Do you know what has happened to the middle classes ? A man coming from T. Nagar to Parrys Corner has to pay 10 paise more everyday. First it was 25 prise. Then it was increased to 30 P. Now today has to pay 35 P. So for going and coming everday he has to spend 70 P. daily. How much it affects him ?

So, under the excuse of rationalisation we are doing many things. People outside think that it is because of Government undertaking. This is wrong. It is not because of Government undertaking but because of the inefficiency of the Government undertaking. Because of the way in which Government do ? things, this has become bad. Nationalisation by itself, particularly of public utility services, is very good because we should not allow any private owner to exploit the public in the matter of utility service at least. But here we find instead of that, there is a general public criticism that services are bad. Buses do not stop as we wanted, the stopping places are bad, bus is overcrowded and one has to wait for about 3 hours or 4 hours in the evening to get a bus to go to his house—all these are bad. But the remedy lies not in not nationalising, but in effective, efficient adminstration of the nationalised services. That is what I am after.

1971 அக்டோபர் 25] [Thiru K. M. Subramaniam]

I think the Government should accept, if they really mean that they are socialistic. What is the use of having 50 and more buses only? If you nationalise most of the routes, you will find it much more profitable. After all, Gujarat has nationalised and it is running on profit, to my knowledge. I do not know whether this Government have asked that Government. To my knowledge the Gujarat public transport service is running on profit. Even in old Travancore State before independence, they nationalised even certain lorry services and it has been running on profit. But now we find not only no profit, but inefficiency and lack of facilities, lack of service. All these must stop.

Instead of nationalisation, the Government must devote their attention to efficient administration of these routes. It is the easiest thing to do for any concern. Whether it is private, puylic or anything, to incur a loss and increase the price so far as the consumer is concerned. They do not care to find out why the loss is incurred whether it can be brought down by observing economy whether the working can be rationalised without retrenchment and without cutting down the services.

Nobody takes care to find out what is the reason for the loss. They should not waste money and they should economise their expenditure. As a principle and as promised by the D.M.K. the Government should nationalise all the bus routes. But if they are not able to do it, at least they should nationalise 5 buses and more. Those routes must be taken over by the Government. There should be much more efficient service and there should not be profiteering or misuse because people are finding it very difficult.

It is very astonishing to me when I read the news about increase of fares. There is a news in the paper that the Central Government has asked the local Governments to put a surcharge on bus fares. I think the Tamil Nadu Government will not do such a thing. Already there is a very huge burden on the travelling public. When we want prices to come down, when we are suffering from inflation, when people are finding it difficult to survive, this sort of increase of transport fare is very bad.

I therefore request the Government and I hope they would—certainly to reconsider how to improve the working of the transport system and nationalise all transport fleet which contains more than 5 buses. I think the Government will certainly do well to reconsider the present nationalisation and reduce the fare. Thank you.

திரு. நா. வீராசாமி: தலைவர் அவர்களே, மாண்புமிகு அமைச்சர் அவர்களால் கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிற இந்த மசோதாவை ஆதரித்து சில வார்த்தைகள் கூற விரும்புகிறேன். வளர்ந்த வருகிற ஜனநாயக நாட்டில் இப்படிப்பட்ட தேசியமயமாகக்படுகிற பிரச்னைகள் எல்லாக் கட்சிக்காரர்களாலும்

[திரு. நா. வீராசாமி] [1971 அக்டோபர் 25

இன்றையதினம் வரவேற்கப்படுவதைப் பார்க்கிறோம். ஒருகாலத்தில் இப்படிப் பட்ட பிரச்னைகளை எதிர்த்தவர்கள் எல்லாம் இன்று ஆதரித்துப் பேசக்கூடிய அளவிற்கு இன்றிருக்கிற ஆட்சி உள்ளபடியே ஏழை எளியவர்கள் மீது அக்கறை கொண்டு ஆட்சி செலுத்துகிறது என்பதை யாரும் மறுக்கமாட்டார்கள். பொருளாதாரத் துறையில் உச்சநிலையில் இருக்கக்கூடிய சிலரிடத்திலிருந்து பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதன் மூலம் ஏழை எளியவர்களுக்கு அது உதவி செய்யும் என்ற வகையில் வெகு குறுகிய காலத்தில் அறிவிக்கப்பட்டு இன்று இது சட்டமாகக் கூடிய அளவிற்கு இம்மன்றத்தின் முன் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது.

இங்கு பேசிய எதிர்க்கட்சி உறுப்பினர்கள் சிலர் உள்ளபடியே அதை வரவேற்கிறோம் அதை வரவேற்கிறோம் என்று சொல்லிவிட்டு பஸ் கட்டண உயர்வைப் பற்றியெல்லாம் சொன்னார்கள். நாங்கள் கூட எதிர்க்கட்சியாக இருந்தகாலத்தில், பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறீர்களே, இதனால் விலைவாசிகள் உயர்ந்துவிடுகிறதே என்று சொன்ன நேரத்தில் அன்றையதினம் காங்கிரஸ் கட்சித் தலைவராக இருந்த காமராஜர் அவர்கள் சொன்னார்கள், ஒரு நாட்டில் பஸ் கட்டண உயர்வும் விலைவாசி உயர்வும் ஒரு நாட்டின் வளர்ச்சியைக் காட்டுகிறது, வளர்ந்து வருகிற ஜனநாயக நாட்டில் விலைவாசிகள் உயர்வும், கட்டண உயர்வும் நாட்டின் வளர்ச்சியை எடுத்துக்காட்டுகிறது என்று சொன்னார்கள். அவர்கள் அப்படிச் சொல்லலாம். நாம் சிறிது கட்டணத்தை உயர்த்தினால் மட்டும் ஐயையோ, உயர்த்துகிறார்களே என்று சொல்கிறார்கள்.

உள்ளபடியே பஸ் கட்டணத்தை உயர்த்துகிறார்களே என்ற கவலை இல்லை அவர்களுக்கு. அவர்களுக்குள்ள கவலை எல்லாம் சில பஸ் முதலாளிகள் பஸ்களை தேசியமயமாக்கிவிட்டதன் காரணமாக, அரசாங்கம் நடத்தும் இந்த நிர்வாகத்தில் கொஞ்சம் நஷ்டம் அடைந்து இந்தத் திட்டம் தோல்வி அடைய வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில்தான் சொல்கிறார்கள் என நினைக்கிறேன்.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: I seriously object to that insinuation.

திரு. நா. வீராசாமி: இல்லை என்று சொன்னால் ஆதாரத்தோடு சொல்ல விரும்புகிறேன். இதற்கு முன்னால் பஸ் முதலாளிகள் வேலூருக்கு நான்கு ரூபாய் வாங்கிக் கொண்டிருந்தார்கள். அப்போது காங்கிரஸ் ஆட்சி இருந்தது. ஏன் நான்கு ரூபாய் வசூலிக்கிறீர்கள் என்று யாரும் கேட்கவில்லை. காஞ்சீபுரத்தில் கருட சேவை என்று சொன்னால் ஐந்து ரூபாய் வாங்கிய பஸ் முதலாளிகளும் இந்த நாட்டில் இருக்கிறார்கள். இன்னும் சிலயிடங்களில் வாங்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அதை ஏன் என்று கேட்கவில்லை. ஆனால் அரசாங்கம் சட்டப்படி கொண்டுவருகிற நேரத்தில் அதை எதிர்க்கிறார்கள். இதிலிருந்து நமக்கு நன்றாகத் தெரிகிறது, பஸ் கட்டண உயர்வு முக்கியமானதல்ல, சிலரது பஸ்களை அரசாங்கம் எடுத்துக்கொள்வதன்மூலம் அரசாங்கம் இந்தத் திட்டத்தில் தோல்வி அடைந்தால் அதை வைத்துக்கொண்டு அரசியல் லாபம் சம்பாதிக்கலாமே என்ற எண்ணத்தில்தான் அப்படிப் பேசுகிறார்கள் என்று உள்ளபடியே நான் கருதுகிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. நா. வீராசாமி]

டி.வி.எஸ்., ஏ.பி.டி., எஸ்.ஆர்.வி.எஸ்., ராமன் அண்ட் ராமன், சக்தி விலாஸ போன்ற பஸ் கம்பெனிகள் யார் யாருடையவை என்று பார்த்தால் அவர்களில் பெரும்பாலோர் காங்கிரஸ் கட்சியின் பக்கம் இருக்கக்கூடியவர்கள் என்பதை நாம் மறுக்கமுடியாது. அந்தப் பஸ்கள் தேசியமயமாக்கப்பட்டது மட்டுமல்ல, நமது அமைச்சர் அவர்கள் இந்தச் சட்டத்தில் மிகத் தெளிவாகக் கூறியிருக்கிறார்கள். அவற்றில் பணியாற்றுகிற ஊழியர்களை அரசாங்கம் எடுத்துக் கொள்கிற அளவிற்கு அந்தக் கார்ப்பரேஷனில் அவர்கள் நியமிக்கப்படுவார்கள் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எனவே தொழிலாளர்களுக்கு ஒரு உத்தரவாதம் தேசியமயமாக்கப்படுகிற நேரத்தில் அரசாங்கத்தால் கொடுக்கப்பட்டுள்ளதை நிச்சயமாக எல்லோரும் பாராட்டுவார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உச்சவரம்பு நிர்ணயித்திருக்கிற இந்த நேரத்தில் அதற்கு மேல் இருக்கிற பஸ்களை எல்லாம் நாம் மற்றவர்களுக்குக் கொடுப்பதை விட அரசாங்கமே அவைகளை எடுத்துக் கொண்டால்தான் அதனால் பாதிக்கப்படுகிற தொழிலாளர்கள் கூட நிச்சயமாக பாதுகாக்கப்படுவார்கள். எனவே அந்தப் பஸ்களை தனிப்பட்ட சிலருக்குக் கொடுக்காமல், குறிப்பிடப்பட்டுள்ள உச்சவரம்பிற்கு மேற்பட்டுள்ள பஸ்களை, பத்து பஸ்களுக்கு மேல் உள்ளவற்றை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்தவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். அப்படி எடுத்துக் கொள்ளப்படுகிற பஸ்களுக்கு காம்பன்சேஷன் கொடுப்பதைப் பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். காசாகக் கொடுக்கிறோம், பணமாகக் கொடுக்கிறோம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள்.

உண்மையிலேயே இன்று நாடு இருக்கிற நிலையில் இன்றையதினம் அப்படி பஸ் முதலாளிகளுக்கு பணமாகக் கொடுக்க வேண்டுமா என்பதைப் பற்றிச் சிந்திக்கவேண்டும். எனெனில் நாட்டில் பல்வேறு நல்ல திட்டங்களை நிறைவேற்றிக்கொண்டு வருகிற நேரத்தில் ஏற்கனவே நிறைய சம்பாதித்து, அதுவும் கறுப்புப் பணம் வைத்துக்கொண்டிருக்கிற சில முதலாளிகளுக்கு நம் அரசு உடனடியாக பணமாகக் கொடுக்கவேண்டாம். அதற்குப் பதிலாக பாண்ட்கள் கொடுத்தால் நல்லதல்லவா என்பதை எண்ணிப் பார்க்கவேண்டும்.

இப்படிப்பட்டதொரு சட்டத்தைக் கொண்டுவருகிறோம் என்று தெரிந்த உடனேயே சில முதலாளிகள்—நான் கேள்விப்படுகிறேன்—அவசர அவசரமாக பஸ்களை எல்லாம் கவனிக்காமல் இருக்கிறார்கள் என்பது மட்டுமல்ல, அதிலுள்ள ஸ்பேர் பார்ட்ஸ்கள் கூட களவு போயிருக்கிறது என்று சொல்வது மட்டுமல்ல, என்ஜின்கள் கூட மாற்றப்படுகிற அளவிற்கு இன்றையதினம் பஸ் முதலாளிகள் நடந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். இவற்றை நம் அரசு நல்லமுறையில் கவனத்தில் கொண்டு அப்படிப்பட்ட பஸ்களுக்கு காம்பன்சேஷன் கொடுக்கக்கூடிய நேரத்தில் அதற்கு வேறும் அதிகாரிகளை மட்டும் போடாமல் பொது வாழ்க்கையில் ஈடுபட்டிருக்கிற சிலரைக் கொண்ட ஒரு குழுவை அமைத்து இலை நிர்ணயிக்கக்கூடிய நிலையை உண்டுபண்ணவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

அதேபோல் தேசியமயமாக்கப்போகிறோம் என்று சொல்கிற நேரத்தில், கார்ப்பரேஷன்கள் உருவாக்கப் போகிறோம் என்று சொல்கிற நேரத்தில் ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்று அமைத்து மறுபடியும் ஒரு தனிப்பட்ட ஸ்டேட் டிரான்ஸ்போர்ட் போன்றவிதத்தில் அமைக்காமல் அது பரவலாக்கப்பட

[திரு. நா. வீராசாமி] [1971 அக்டோபர் 25

வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். இரண்டு மாவட்டங்களுக்கு ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்ற முறையில் பல கார்ப்பரேஷன்ஸ் அமைத்தால் இத்தொழிலைத் திறமையாகச் செய்யமுடியும். ஒரே ஒரு கார்ப்பரேஷன் என்று சொல்வதை விட்டு 200, 200 பஸ்களுக்கு என்று தனிப்பட்ட முறையில், தஞ்சை, திருச்சி கார்ப்பரேஷன் என்று பின்சாரவாரியத்தில் இருந்ததைப் போல், இரண்டு மாவட்டங்களுக்கு ஒரு கார்ப்பரேஷனை போக்குவரத்துத் துறையில் அமைத்தால் நிர்வாகமும் நன்கு செயல்படமுடியும். தொழிலாளர்களுக்கும் பாதுகாப்பான நிலைமை ஏற்படும் என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு இந்த மசோதாவை ஆதரித்து என் கருத்துக்களை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

*திரு. எம். சுரேந்திரன்: உதவி சபாநாயகர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை வரவேற்று இரண்டொரு வார்த்தைகளைக் கூற ஆசைப்படுகிறேன். பஸ்களை தேசியமயமாக்குவதைப் பற்றி ஏற்கெனவே நான் பேசியிருக்கிறேன். அப்படிப் பேசுகிறபோது, பஸ்களை தேசிய மயமாக்குவதிலே தண்டு, தண்டாக செய்வதை விட ஒட்டுமொத்தமாக எடுத்துக்கொள்வது தேசியமயம் வெற்றி பெறுவதற்கு மிக அத்தியாவசியமானது என்று அன்றைக்கே குறிப்பிட்டு இருக்கிறேன். எப்படி இருந்தாலும், ஒரு முடிவு செய்து அது மசோதாவாக வந்து இருப்பது, தொழிலாளிக்கு உறுதியான பாதுகாப்பு அளிப்பது என்பது இதிலே சேர்ந்து இருப்பது மிகவும் பாராட்டக்கூடிய ஒரு அம்சமாகும்.

தேசியமயமாக்குகிற எந்தத் தொழிலாக இருந்தாலும் அந்தத் தொழிலினுடைய பயனை சாதாரண மக்கள் அதிலே வேலை செய்கிறவர்கள் அனுபவிக்கிற நிலையிலே அது அமைய வேண்டுமென்பதிலே யாருக்கும் அபிப்பிராய வித்தியாசம் இருக்க முடியாது என்று நினைக்கிறேன். ஆனால், இன்றைக்கு ஓடிக்கொண்டிருக்கும் பஸ்கள் அம்மாதிரியான நிலையில் இருக்கிறதா என்று ஆராய்ந்து பார்க்கிறபோது அது அத்தகைய விரும்பத்தக்க முறையில் நல்ல முறையில் நடை பெறுகிறது என்று சொல்ல முடியாது.

இப்போது பஸ் கட்டணம் உயர்ந்து இருக்கும் நிலைமையைப் பார்க்கிற போது, அது காலத்தை ஒட்டி செய்த காரியமாக எடுத்துக் கொள்ள முடியாது. ஒவ்வொரு சந்தர்ப்பத்திலும் கட்டணம் உயர்த்த வேண்டியிருக்கலாம். அது எப்போது செய்யலாம், எந்த நேரத்தில் செய்யலாம் என்பதை கணக்கில் எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியது அவசியமாகும். இந்த பஸ் தேசியமயமாக்குகிற இந்த நேரத்திலேயே பஸ் கட்டண உயர்வு என்பது தேசியமாக்கும் அந்தக் காரியத்திற்கு களங்கம் கற்பிப்பது போல் இருக்கிறது. சாதாரண மக்கள், பஸ்ஸிலே ஏறிப் போகும் மக்கள் மனதில் இது ஒரு வெறுப்பு உணர்ச்சியை உண்டாக்கும் தன்மையில் இருக்கிறதே அல்லாமல், தேசியமயக்கொள்கைக்கு சாதகமாக அமையவில்லை. இந்தக் கட்டண உயர்வு என்பது காலப் போக்கில் செய்யவேண்டிய ஒரு காரியமாகும் என்பதை இந்த நேரத்தில் நான் சுட்டிக் காட்ட விரும்புகிறேன்.

இந்த அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டிருக்கும் தொழில்களில் பல தொழில்கள் சிறப்பாக, செம்மையாக நடைபெறவில்லை, நடப்பது இல்லை என்கிற நிலைமை இருக்கிறபோது, இப்போது புதிதாக ஆரம்பிக்கப்படும் இந்தக் காரியத்திலும் மக்கள் வெறுப்புணர்ச்சி அடையத்தக்க விதத்தில் இந்தக் கட்டண உயர்வு

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. எம். கூரேந்திரன்]

இருக்கிறது என்பதை அரசாங்கம் கவனத்தில் வைத்துக்கொள்ளவேண்டுமென்று நான் இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் கூறிக்கொள்ள விரும்புகிறேன். கட்டண உயர்வு சரியா தவறு என்கிற வாதத்தில் நான் இந்த நேரத்தில் ஈடுபட விரும்பவில்லை. அது இந்த நேரத்தில் செய்தது சரிதானு என்பதை யோசித்துப் பார்க்கவேண்டும். அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரம் இருக்கிறது. எப்போது வேண்டுமானால் வரிபோட்டுக் கொள்ளலாம். அதே நேரத்தில் மத்திய அரசாங்கம் அவசரச் சட்டம் போட்டு, பல வரிகளை அதிகப்படுத்தி இருக்கிறார்கள். இந்த நேரத்தில், இந்த கட்டண உயர்வும் சேர்த்தால், ஜனங்களுக்கு பல கஷ்டம் ஏற்படும். இந்தப் பிரச்னை எல்லாம் நடைமுறைப் பிரச்னை.

இப்போது நம்முடைய போக்குவரத்து என் சரியாக நடக்காமல், பல்வேறு புகார்களுக்கு இடம் அளிக்கிறது என்பதை இது வரையில் ஆராய்ந்து பார்த்து இருப்பார்கள் அமைச்சர் அவர்கள் என்று நான் நினைக்கிறேன். வெளி மாநிலங்கள், குஜராத், பஞ்சாப், போன்ற இடங்களுக்கு, சென்று பார்த்த நேரத்தில் அங்கே நல்ல விதமாக, லாபகரமாக இந்தப் போக்குவரத்துத் துறை நடைபெறுகிறது. அங்கே இருக்கும் ஒர்க்-ஷாப்பில் உள்ள தொழிலாளர்கள் மிகவும் ஒழுக்கமாகவும், அவர்கள் பொறுப்பில் இருக்கும் வேலையைச் செய்வதில் கவனமாகவும் இருக்கிறார்கள்.

ஒரு ஒர்க்-ஷாப்பில் உள்ளே நுழைந்து பார்த்தால், அங்கே இருக்கும் தொழிலாளர்கள் யார் வருகிறார்கள் என்பதை கவனிக்காமல், தங்கள் வேலையிலேயே கண்ணும் கருத்துமாக இருக்கிறார்கள். ஆனால், நம்முடைய மாநிலத்தில் இருக்கும் ஒர்க்-ஷாப்பில் கல்லியாகுமியில் இருக்கும் ஒர்க்-ஷாப்பில் சென்று பார்த்தால், அங்கே உள்ள தொழிலாளர்கள் எல்லாம் தங்களுடைய வேலையை விட்டுவிட்டு, நம்மிடத்திலே வந்து எங்களைச் சூழ்ந்து கொண்டு விடுகிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிலைமைகள் நம்முடைய ஒர்க்-ஷாப்பிலே இருக்கிறது. இது தவிர்க்கப்பட வேண்டும். இது என்னுடைய சொந்த அனுபவத்திலேயே ஏற்பட்டு இருப்பதால் இதைச் சொல்கிறேன். இது இப்படி இருப்பதற்கான காரணம் என்ன என்பதை ஆராய வேண்டும். அங்கே உள்ள நிர்வாகிகள் சரியில்லையா, அல்லது அங்கே உள்ளே தொழிலாளர்களுக்கு தங்களுடைய வேலையில் நாட்டம் இல்லையா, விருப்பம் இல்லையா, அப்படி அவர்கள் விரும்பாவிட்டால் அதற்கான காரணம் என்ன என்பதை ஆராய்ந்து, அதிலே அவர்களுக்கு விருப்பத்தை ஏற்படுத்தும் வகையில் நடவடிக்கைகள் எடுக்க வேண்டியது நம்முடைய கடமையாகும்.

இம்மாதிரியான நிலைமைகளை ஆராய்ந்து ஜனங்களுடைய நலனுக்காக அந்தத் தொழில் இருக்கிறதே தவிர, அதிலே லாபம் உண்டாக்குகிற நோக்கம் இல்லை என்பதை தெளிவாக்கவேண்டும். தேசியமயமாக்கும் சில தொழில்கள் லாபத்தை நோக்கமாக கொண்டு செய்வதில்லை. அங்கே இருக்கும் ஜனங்களுக்கு, அந்தத் தொழிலாளர்களுக்கு அது எந்த வகையில் நல்லது செய்யும் என்ற அடிப்படையில் தான் அந்தக் காரியம் செய்யப்படுகிறது. அந்தக் காரியத்தை உகந்த வகையில், உரிய நேரத்தில் செய்யவேண்டுமென்று இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனைக் கூறி என் வார்த்தையை முடித்துக்கொள்கிறேன்.

[1971 அக்டோபர் 25

திரு. கே. எ. வகாப் : மாண்புமிகு பேவைத் துணைத் தலைவர்களே பஸ்களை நாட்டுடமையாக்கும் இந்த மசோதாவை வரவேற்று பேசுகிற இந்த நேரத்தில் என்னுடைய இரண்டொரு கருத்துக்களை சொல்வதற்கு நான் அவாவுகிறேன். சமுதாயத்திலே இருக்கிற மேபெபள்ளங்களை எல்லாம் ஒன்றுக்கி, சமுதாயக் கழனிகளாக்கி நாட்டில் வளம் கொழிக்கச் செய்கிற வகையில் சமதர்மத்தை அடையத்தக்க வகையில் இந்த அரசு மேற்கொண்டுள்ள இந்த மசோதாவை வரவேற்கிற இந்த நேரத்தில், அதிலே உள்ள குறைபாடுகளை நாம் முன்னாக்கிதையோடு கவனிக்கவேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம் என்பதை சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன்.

இப்போது நம்முடைய அரசுத் துறையிலே இருக்கிற பஸ்கள் எந்த அளவிலே நல்ல முறையில் நடந்து வருகின்றன என்பது அரசுக்குத் தெரியும். பொதுமக்களுக்கும் நல்ல முறையில் தெரியும். அங்கே இருக்கும் குறை பாடுகள் பூர்ணமாக போக்கப்படாத நிலையிலே நாம் இன்னும் அதிகமாக பஸ்களை எடுக்கிற நிலைமையில் போகிறோம் என்பதைப் பார்க்கிறோம். அதற்கு வேண்டிய முன் ஜாக்கிரதையோடு காரியங்களைச் செய்யவேண்டும். நான் குறிப்பாக சொல்லவிரும்புவது, பஸ் துறையிலே ஈடுபட்டு இருக்கிற அதிகாரிகள் மட்டுமல்ல குறிப்பாக தொழிலாளர்கள் இன்னும் அதிக அக்கறை செலுத்தவேண்டும். பஸ் துறையிலே இருக்கிற, அடித்தளத்திலே இருக்கிற டிரைவர்களும், கண்டக்டர்களும் அதிலே அதிக ஆர்வம் காட்ட வேண்டும். அவர்களுக்கு ஆக்கமும், ஊக்கமும் தருகிற வகையில் சில திட்டங்கள், இன்சென்டிவ்கள் தரவேண்டும்.

இன்றைக்கு பஸ்களை நடத்துகிற அந்த கண்டக்டர்களும், டிரைவர்களும் துறையிலே இருக்கிற சில கேடுகள் காரணமாக அவர்கள் ஊக்கம் குறைத்து இருப்பதாக அவர்கள் சார்பில் கூறலாம். பொதுமக்களும் அவர்கள் பேரில் குறை கூறும் அளவுக்குச் சில விஷயங்கள் இருக்கின்றன. உதாரணமாக ஓடுகிற பஸ் செங்கற்பட்டு பலாற்றின் நடுவே நின்று விட்டால், அதை அங்கேயே விட்டு விட்டு வருகிற நிலைமை தான் இருக்கிறது. அதை ரிப்பேர் செய்து எடுத்துவர, அதற்கான செலவு செய்ய டிரைவருக்கோ, கண்டக்ட ருக்கோ அதிகாரம் இல்லை. அவர்கள் வசூலிக்கிற பணத்தில் அவர்களுக்குச் சொந்தம் இருக்கிறது என்கிற எண்ணம் ஏற்படுகிற அடிப்படையில் போனஸ் போன்றவற்றை அவர்களுக்கு அளிக்கவேண்டும். அப்போதுதான் அவர் களுக்கு உற்சாகம் இருக்கும்.

இன்றையதினம் மக்கள் மத்தியிலே ஒரு மிகப்பெரிய குறைபாடு இருக்கிறது. இதையாரும் மறைத்துப் பேசுவதற்கு இல்லை. அரசு பஸ் சரியாக ஓடவில்லை என்பது மட்டுமல்ல, அரசு பஸ்கள் எங்கெங்கே நிற்கிறதோ அங்கே இருந்து அவற்றை அகற்றுவதற்கு அதை எடுப்பதற்குப் பல நாட்கள் ஆகின்றது. இதனால் அந்த வண்டியில் போவதற்கு மக்கள் அச்சப்படுகிறார்கள். அந்த அச்சத்தைப் போக்குகிற வகையில் நடவடிக்கை எடுக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். தொழிலாளர்களுடைய ஒத்துழைப்பு இந்தத் துறையைப் பொறுத்த வரையில் மிக மிகத் தேவை என்பதை வலியுறுத்திச் சொல்லிக்கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன். இதை மிகவும் ஆழமாகச் சிந்தித்துப் பார்த்து, அவர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கிற வகையில் நடவடிக்கைகளை மேற் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கே. எ. வகாப்]

பெரிய கம்பெனிகள் டி.வி.எஸ். போன்றவற்றை நாம் எடுக்க இருக்கிறோம். இப்படிப்பட்ட பெரிய கம்பெனிகள் எல்லாம் பஸ்கள் பாடி பில்ட் செய்வதையும் வைத்து இருக்கிறார்கள். சர்வீஸ் ஸ்டேஷன் வைத்து இருக்கிறார்கள். அவை களை ஒரு சேர தேசிய உடமையாக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இந்த பஸ்களைத் தேசியமயமாக்கும்போது, அந்த நிறுவனங்களையும் சேர்த்து தேசியமயமாக்கினால், அந்தந்தப் பகுதியில், அந்த பஸ்களுக்கு ஏற்படும் "ரிபேர்களை" உடனுக்குடன் கவனிக்கலாம். அரசு பஸ் ஓடுவதிலே குறைபாடுகள் இருந்தாலும், அரசுத் துறையில் கட்டப்படும் "பஸ் பாடி பில்டிங்குக்கு" நல்ல பெயர் இருக்கிறது. ஆகவே, இப்படிப்பட்ட நிறுவனங் களையும் எடுத்துக்கொண்டால், நம்முடைய தேசியமயமாக்கும் நிட்டம் இன்னும் வெற்றிகரமாகவும், வெகு சிறப்பாகவும் இருக்கும் என்று கூறிக்கொள்கிறேன்.

பஸ்களில் ஏற்படும் கோளாறுகளைக் கவனிப்பதற்காகப் பணிமனைகள், டெப்போக்கள் அமைத்து இருப்பதாக மாண்புமிகு அமைச்சர் கூறியிருக்கி றார்கள். அது மிகவும் வரவேற்கத்தக்க ஒன்றாகும். இந்த டெப்போக்கள் தாலுக்கா அளவில் ஆரம்பிக்கப்பட்டு, அங்காங்கு பஸ்களுக்கு ஏற்படும் ரிப்பேர்களை கவனிப்பதற்கு வழி வகை செய்யவேண்டும். அதற்கு வேண்டிய சாதனங்களை, ஆட்களை நியமிக்கவேண்டும். இந்தத் துறையில் இருக்கும் குறைபாடுகளைத் தவிர்ப்பதற்காக, போக்குவரத்துத் துறையில் வட்டார அளவில் ஒரு கமிட்டி அமைக்கவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

வட்ட அளவிலே, மாவட்ட அளவிலே, மாநில அளவிலே கமிட்டிகள் அமைத்து, டெப்போ பொருள்கள் நல்லபடியாக உபயோகப்படுத்தப்படுகின் றனவா, திருட்டுப்போகாமல் காப்பாற்றப்படுகின்றனவா, பழைய பொருள் களையே புதிது என்று பாவிக்கும் முறையில் இல்லாமல் இருக்கிறதா என்பதை எல்லாம் கண்காணிக்க வேண்டும். அப்பொழுதுதான் மக்களுக்கு நிறைவு ஏற்படும். நல்ல அதிகாரிகள் இருந்தாலும், அனுபவம் மிக்க சட்ட மன்ற, பாராளுமன்ற பிரதிநிதிகளைப் போட்டு, அந்தக் கமிட்டிகள் மாதாமாதம் கூடும் என்ற அளவில் ஏற்பாடுகள் செய்தால் நலமாக இருக்கும். அந்த முறைகளில் சீர்திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டும் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

கட்டணத்தைப் பற்றிப் பேசப்பட்டது. இன்றையதினம் அரசு பஸ்களில் இருக்கும் கட்டண உயர்வை மக்கள் பளுவாகத்தான் ஏற்றுக் கொள்கிறார்கள். உதாரணமாக, வந்தவாசியிலிருந்து சென்னைக்கு முன்பு ரூ. 3 என்று இருந்தது, இப்பொழுது ரூ. 4.20 என்று உயர்த்தப் பட்டிருக்கிறது. அதற்கு இதை எக்ஸ்பாஸ் பஸ் என்று சொல்லுகிறார்கள் . . . .

மாண்புமிகு போவைத் துணைத் தலைவர்: கூடியவரையில் பில்லைப் பற்றிப் பேசவேண்டும். நேரம் அதிகமாகிறது. முன்பே அமைச்சர்கூட அதைத் தான் சொன்னார்கள்.

திரு. கே. எ. வகாப்: இந்த சீர்திருத்தங்களைச் செய்ய வேண்டும். நல்ல முறையில் முன்னேற்றங்காண ஆவன செய்ய வேண்டும் என்று கூறி முடித்துக் கொள்கிறேன். இந்த மசோதாவை மனப்பூர்வமாக வரவேற்று அமர்கிறேன்.

[1971 அக்டோபர் 25

திரு. கே. எஸ். குப்பல் சாமிகிருஷ்ணன் : தலீவர் அவர்களே, இந்த பஸ் கனீத் தேசியமாக்க வேண்டும் என்கிற மசோதாவை வரவேற்கிறேன், பாராட்டு கிறேன். ஆனல் இன்றுள்ள நிலேயில், நாம் நேற்று வரைக்கும் கோலக்நாத் கேஸ்பற்றிப் பேசிக்கொண்டிருந்தோம். இன்றைக்கு இந்த மசோதா வருவது பஸ்காரர்களுக்கு அனுகூலமானதாகத்தான் இருக்கும். 50-க்கு மேல் இருக்கும் பஸ்னே எடுத்து முறைப்படுத்தும்போது, நமக்கு எவ்வளவோ காரியங் களுக்குப் பணம் வேண்டியிருக்கும்போது, குடிசை வாரியத்திற்கும், மற்றவை களுக்கும் வேண்டியிருக்கும்போது, மூன்று வருஷங்களில், பணத்தை அவர் களுக்குக் கொடுக்க வேண்டும் என்று சொல்லுகிறோம். ஆகவே அந்த வகை யில் இது பஸ்காரர்களுக்கு அனுகூலமானதாகத்தான் இருக்கிறது. இன்னும் 10 ஆண்டுகள் கழித்து இந்தமாதிரியான மசோதா வந்தால், பஸ்காரர்களுக்கு இம்மாதிரிப் பணம் கொடுப்பதை மக்கள் அனுமதிக்க மாட்டார்கள் என்ற நிலே ஏற்பட்டுவிடும். ஆகவே, இது இன்றைக்கு வருவது பஸ்காரர்களுக்கு அனுகூல மானதுதான். பஸ் மாத்திரமின்றி, ஒர்க்ஷாப், சர்வீஸ் ஸ்டேஷன் எல்லா வற்றையும் நாம் எடுக்கப்போகிறோம். அவற்றுக்கும் அவர்களுக்கு பணம் கொடுக்கப் போகிறோம்.

அதே நேரத்தில் மற்ற மாநிலங்களில் ஒர்க்ஷாப்புகள் நல்ல முறையில் செயல் படுகின்றன, ஆனல் நம் மாநிலத்தில் அப்படியில்லே என்று குறிப்பிட்டார்கள். அதற்கு முக்கிய காரணம் தொழிலாளிகள் கையில் இல்லே, ஆனல் தொழி லாளர்கள் தலீவர்கள் கையில்தான் இருக்கிறது. அவர்கள் நல்ல முறையில் காரியங்னேச் செய்தால் நலமாக இருக்கும்.

இத்தப் போக்குவரத்தை நல்ல வகையில் இயங்கச் செய்ய கமிட்டிகளேப் போட்டு மக்களுக்குப் பயன்படும் முறையில் செய்ய முன்வந்த இந்த மசோதா கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதை வரவேற்று அமர்கிறேன்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : மிஸ்டர் டெபுடி ஸ்பீக்கர், சார், சபை முன்னல் வந்திருக்கும் மசோதாவைப்பற்றிச் சொல்லும்போது, இது சென்ற தொடரி லேயே சமர்ப்பிக்கப்பட்டு, பிறகு வாபஸ் பெறப்பெற்று, புதிய மசோதாவாக வந்திருக்கிறது, என்ற விஷயதைச் சபை நன்றாக அறியும். இந்த மசோ தாவை வரவேற்கும் அதே நேரத்தில், சில விஷயங்களேக் குறிப்பிட வேண்டும் என்று நினேக்கிறேன்.

முதலாவதாக, 50 பஸ்களுக்கு மேல் உள்ள கம்பெனிகளேயெல்லாம் அரசே ஏற்று நடத்துவது என்று முடிவு செய்ததற்குப் பின்னல், அதற்குக் காலக் கெடுவு வைத்தால், இடையிலே எவ்வளவோ காரியங்களேச் செய்துவிடுவார்கள். பாங்குகளேத் தேசியம் ஆக்கியபோதும், பொது இன்ஷூரன்சை தேசியம் ஆக்கிய போதும், அவசரச் சட்டம் போட்டே அன்றைக்கே அந்தச் சொத்துக் கள் அரசுக்குச் சொந்தம் என்று செய்யப்பட்டது. இந்த பஸ்களேத் தேசியம் ஆக்குவதில் அந்த முறையிலேயே தேசியம் ஆக்கப்பட்டிருக்க வேண்டும். சென்ற தொடரிலே, இப்படி தேசியம் ஆக்கப்போகிறோம் என்று சொல்லி விட்டு, அதற்குப் பின்னல், இந்தத் தடவை வரும்போதும் கூட, எந்த எந்த சொத்துக்கள் முதலாளிகளுக்குச் சொந்தமோ, அவைகளே எல்லாம் அரசு அமைக்கும் கார்ப்பொரேஷனே அல்லது அரசோ ஏற்கும் என்று சொல்லி, அதுவும் குறிப்பிட்ட தேதிக்குப் பிறகு வரும் என்றால், காலம் கடத்திக் கொண்டு

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

போரும் நீலைதான் ஏற்படுகிறது. காலம் கடத்தும் அளவில் இல்லாமல் இப்படிப்பட்ட நல்ல மசோதாக்கள் அமுல் படுத்தப்படவேண்டும். இல்லே யென்ருல் எந்தப் பலன் கிடைக்கவேண்டும் என்று எதிர்பார்க்கிறேமோ அது கிடைக்காமல் போரும் நிலைதான் ஏற்படும். முன்புகூட நில உச்சவரம்பு வரும் காலத்தில், பல ஆண்டுகள் இடைவெளி கொடுத்ததால், லிதிலிலக்குகளேப் பயன்படுத்திக்கொண்டு என்னென்ன செய்தார்கள் என்பதை நாம் அறிவோம். அது முதலாவதான விஷயம்.

இரண்டாவதாக, பஸ்களேத் தேசியமாக்க வேண்டும் என்று முதலாவது திட்டக் கமிஷனே ஆலோசனே கொடுத்திருந்தார்கள். இரண்டாவது திட்டக் கமிஷனும் அதை ஊர்ஜிதம் செய்திருக்கிறது. அந்த வகையில் பல மாநிலங் களில் பஸ்கள் தேசியம் ஆக்கப்பட்டிருக்கின்றன. நம் மாநிலத்தில் சற்று தயக்கம் காட்டினர்கள். இப்பொழுதாவது வேகமாக வருவதைப்பற்றி மகிழ்ச்சி அடைகிறேன்.

இந்த பஸ்களேத் தேசியம் ஆக்குவது சம்பந்தப்பட்ட வரையில், ஒரு உதா ரணத்தைச் சொல்லலாம் என்று நினேக்கிறேன். சென்னேயிலிருந்து டெல்லிக்குப் போகும் ஒரு ரெயில் டாவுவுக்குச் சொந்தம் என்ருல் நாம் அதை ஏற்றுக் கொள்வோமா? அல்லது சென்னேயிலிருந்து பம்பாய் போகும் ரெயில் வண்டிகள் பிர்லாவிற்குச் சொந்தம் என்ருல் நாம் அதை ஏற்றுக் கொள் வோமா? அல்லது மதுரையிலிருந்து சென்னேக்கு வரும் ரெயில் டி.வி: எஸ்-க்குச் சொந்தம் என்ருல் நாம் ஏற்றுக் கொள்வோமா? கோயம்புத்தூரி லிருந்து சென்னேக்கு வரும் ரெயில் வண்டிகள் எ.பி.டி.க்குச் சொந்தம் என்ருல் ஏற்றுக் கொள்வோமா?

தனியார் தொழிலாளர்களேச் சிரமப்படுத்தித் தனியாருக்கு லாபம் கிடைக்கும் முறையை சொம்ப காலத்திற்கு முன்பே போக்கியிருக்க வேண்டும். நான் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன் சோவியத் நாட்டிற்குச் சென்றிருந்தபோது, 18 வயதுள்ள ஒரு பெண் கேட்டார் 'உங்கள் நாடு பின்தங்கியது என்றும், பஸ் போக்குவரத்துக்களில் தொழிலாளிகளே நிர்ப்பந்தம் செய்து வசூல் செய்து தனியார் கையில் கொடுக்கிறீர்களாமே' என்ருர். அந்த அளவிற்கு அந்த நாட்டில் போக்குவரத்து தனியார் கையில் இருப்பது என்ற நிலேயே இல்லே. படிப்படியாக தனியார் கையிலிருந்து எடுத்து பொதுவுடமையாகச் செய்ய வேண்டும். இதை இரண்டாவதாகக் கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மூன்ருவதாக, இந்த பஸ்களேத் தேசியம் ஆக்கும்போது, நாம் முக்கியமாகக் கவனிக்க வேண்டியது அது. நான் அது சம்பந்தமாகத் திருத்தமும் கொடுத் திருக்கிறேன். அந்தத் திருத்தங்களேப் பார்த்தால், வரப்போகிற 25-வது திருத்தத்தையும் மனதில் கொண்டு அவற்றைக் கொடுத்திருக்கிறேன்.

பஸ் முதலாளிகளுக்குக் கொடுக்கப்போரும் நஷ்டஈடு 'ஷெடில்' படிப் பார்த் தால்,

'The compensation to be paid by the Government in respect of the acquired property shall be the market value of such acquired property as on the notified date'.

என்று இருக்கிறது. என்ன அர்த்தம்? அவர்களுடைய சொத்துக்கள், பழைய பஸ்கள் எல்லாவற்றையும் எடுக்கப் போகிறோம். அப்படி எடுக்கும் போதும் 'மார்க்கெட் வேல்யூ' என்று சொன்னுல், ஏற்கனவே அவர்களுக்குக்

[திரு. கே. டி. கே தங்கமணி] [1971 அக்டோபர் 25

கிடைத்திருக்கும் ஊதியம் போன்றவற்றைக் கணக்கில் எடுக்காமல், நாம் கொடுக்கப் போகிறோம். இம்மாதிரி பஸ்களை எடுக்கும் நோக்கமே என்ன? தனியாருடைய பஸ்களை எடுத்து, அவர்களுக்கு அதிகமாகப் பணம் கொடுத்து, எந்தக் குளியல் முறையை நாம் எதிர்க்கிறோமோ, அந்தக் குளியல் முறையை மீண்டும் கொண்டுவரவே இது உதவியாக இருக்கும். ஆகவே தான் நான் என் திருத்தத்தில் சொல்லியிருக்கிறேன். It must be only the amount fixed by the government. என்று இந்த 25-வது நிர்மானத்திலே ஒரு திருத்தத்தைக் கொடுத்திருக்கிறேன். அந்த முறையில் பார்த்தால், யாரும் கோர்ட்டில் கேள்வி கேட்க இடமில்லாமல் இருக்கும். போன மகசோதாவிலேயே இந்தத் திருத்தம் வராததைச் சொன்னதற்குக் காரணம் இது தான். பஸ் ரூட்கள், எந்தெந்த ரூட்டில் எந்தெந்தப் பகுதியில் எந்தெந்த டைம்களில் போக வேண்டும் என்று அரசு நிர்ணயித்திருக்கிறது. வேறு யாரும் அந்த ரூட்களில் போக முடியாது என்ற உத்தரவாதத்தை அரசு கொடுத்திருக்கக் கூடிய அதே நேரத்தில் அந்த வருவாய் பூராவும் முதலாளிகளுக்கே தான் போய்ச் சேருகிறது. தேசிய மயமாக்கப்பட்ட பலனை அந்தத் தனிப்பட்ட முதலாளிகள் இது வரையில் அனுபவித்துக் கொண்டு வந்தார்கள். அப்படி நடத்தியவர்கள், இப்போது, 11 நாள்தான் பெர்மிட் இருக்கிறது என்றால் ரூ. 100 கொடுப்போம், 1½ மாதம் என்றால் ரூ. 200 கொடுப்போம், காலாவதியாக 1½ மாதம் இருக்கிறது என்றால் ரூ. 200 கொடுப்போம் எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் ரூ. 400-க்குக் குறைந்து கொடுக்காமல் என்ன good will கொள்கை வைத்திருக்கிறார்கள்.

Conception of goodwill here is untenable

ஆக, ஏற்கனவே, அவர்களுக்கு நாம் இந்த உத்தரவாதங்களைக் கொடுத்து லாபம் சம்பாதிக்க வழிவகைகளைச் செய்தோம் என்பதைத் தவிர, நிறைமையின் காரணத்தால் என்ற வாதத்திற்கு இடமே இல்லாமற் போகிறது. ஆகவே, இப்போதைய முறையில், பணம் கொடுக்க வேண்டும் என்ற போக்கு இருக்கிறதே, அது சரியல்ல என்பதை இந்த இடத்தில் கூற விரும்புகிறேன்.

அடுத்து, இந்த பஸ்களை நாம் எடுக்கின்றபோது ஒன்றுக்கும் உதவாத பழைய பஸ்களையெல்லாம் வேண்டாம் என்று சொல்லிவிட வேண்டும். எப்போதும் நல்ல முறையில் நடக்கிறது என்று சொல்லக்கூடிய டி.வி.எஸ். கம்பனி பஸ்களில் கூட இப்போது பிரேக் டவுன் அதிகமாக ஆரம்பித்திருக்கிறது. இந்த பஸ்களை அரசு எடுக்க ஒரு மாதமா, இரண்டு மாதமா, எவ்வளவு காலம் ஆகும் என்று தெரியாது. இந்த மகசோதாவில், எந்த தினம் டி..வி.எஸ். ஸை, எந்த தினம் எ.பி.டி. யை, எந்த தினம் எஸ்..ஆர்.வி.எஸ். ஸை எடுக்கப் போகிறார்கள் என்று சொல்லப்படவில்லை. ஆகவே, இந்த பஸ்களை எடுக்கக்கூடிய நேரத்தில், நல்ல பஸ்களையெல்லாம் கொண்டு போய் விடுவார்கள்.

இன்றைக்கு டி.வி.எஸ். பஸ் ப்ரேக் டவுன் ஆகிறது. தங்களுடைய பஸ்கள் போகிறதே என்று தான் பார்க்கிறார்களே தவிர, தேசத்தின் நலனில், அரசு எடுத்திருக்கிற நடவடிக்கைக்கு முழு ஒத்துழைப்பு தருவோம் என்ற அளவுக்கு தனிப்பட்ட முதலாளிகள் நினைக்கிற நிலை வர சொம்ப காலம் ஆகும். இதற்கு வ.பி.டி. மகாலிங்கம், டி.வி.எஸ்ஸும் விதிவிலக்கல்ல. வேறு எந்தக் கம்பெனியாக இருந்தாலும் சரி, இதே நிலை தான். ஆகவே, அவர்கள் எந்தெந்த பஸ்களை ஓட்டுகிறார்கள் என்பதும் கவனிக்கத்தக்கது.

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி]

'All lands, buildings, work-shops and other places and all stores, instruments, machinery, tools, plants, apparatus and other equipment exclusively used for the maintenance or repair of.....' என்று தான் கேட்கப்படுகிறது. என்ன அர்த்தம்? இன்றைக்கு, நேரடியாக எ.பி.டி. யைப் பார்த்தால், மெயின்டனன்ஸ் என்று ஒன்றும் இல்லே. எதையும் எதிர்பார்க்க வேண்டிய அவசியம் இல்லே என்று பக்கத்திலேயே வைத்து விட்டார்கள். இப்போது அந்த ஒர்க்ஷாப்பை எடுக்கப் போவதில்லே. அதே மாதிரி மதுரையில் டி.வி.எஸ். ஷாக்கு பெரிய ஒர்க்ஷாப் இருக்கிறது. ஆடோ மொபைல் ரிபேர் ஒர்க்ஷாப் தான் இன்றைக்கும் இருக்கிறது. சில இடங்களில் பாடி பில்டிங்கும் வைத்திருக்கிறார்கள். இவை எல்லாவற்றையும் கூட அரசு எடுத்துக்கொள்ளவேண்டும் என்றுதான் இருத்தம் கொடுத்திருக்கிறேன். அதற்காகத்தான் 'எக்ஸ்க்ளூசிவ்லி' என்று கொடுத்திருக்கிறேன். அதே நேரத்தில் பாடி பில்டிங்கையும் சேர்க்க வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டிருக் கிறேன்.

அடுத்து, ஒரு முக்கியமான விஷயம். சென்ற தொடரிலேயே பஸ் தேசிய மயம் விவாதத்திற்கு வந்தபோது, திரு. சுரேந்திரன் என்று நினைக்கிறேன்— அவர்கள் தொழிலாளர்கள் நிலேமை என்ன, அவர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கப்படுமா என்று கேட்டார்கள். இப்போது தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கக் கூடிய முறையில் மசோதா கொண்டுவரப்பட்டிருக் கிறது. வரவேற்கப்பட வேண்டிய அம்சமாகும். சென்ற தடவை கொண்டு வந்த மசோதாவில்—எனக்கு என்ன ஞாபகம் என்றால், தொழிலாளர்களுக்கு எல்லாம் மூன்று மாத நோட்டீஸ் கொடுப்பதாக இருந்தது என்று. இப்போது, அப்படிப் பாதிக்கப்பட்ட தொழிலாளர்களுக்கு வேலே உத்தரவாதம் அளிக்கப் பட்டிருக்கிறது. அதோடு, பிராவிடண்ட் பண்ட், எம்ப்ளாயீஸ் ஸ்டேட் இன்சூரன்ஸ் போன்றவற்றிற்குக் கொடுக்கப்பட வேண்டிய பணம் கூட தொடர்ந்து அளிக்கப்படும் என்று கூறியிருப்பது வரவேற்கத்தக்கது. தொழி லாளர்களுக்கு ஒரு பெரிய பாதுகாப்பாக இருக்கிறது. நல்ல முறையில் இதை அறிவிக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன். ஏனென்றால், இப்போது கூட முதலாளிகள் பிரசாரம் செய்கிறார்களாம். பஸ்களே அரசாங்கம் எடுத்துக் கொண்டால் அரசு பஸ் தொழிலாளர்களுக்கான வேலே முறைதான் உங்க ளுக்கும் வரப் போகிறது. போனஸ் இல்லே, பி.எப். இல்லே என்றெல்லாம் பிரசாரம் செய்கிறார்களாம். இப்படிப்பட்ட பிரசாரங்களுக்கு இடம் கொடுக் காத முறையில் இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்திருப்பது பெரிய பெரு மைப்பட வேண்டிய விஷயம். இந்த எண்ணம் வரவேற்கக் கூடியது.

கடைசியாக, இந்த மசோதா, ஒரு அவசரச் சட்டமாகக் கொண்டுவராமல், காலதாமதமாக வந்ததற்குக் காரணம், நோக்கம் என்ன என்று தெரியவில்லே. அமைச்சர் அவர்கள் இதைத் தெளிவுபடுத்துவார்களானால் உதவிகரமாக இருக்கும். அதே நேரத்தில் எத்தனே மாதத்திற்குள், எத்தனே வாரத்திற்குள் எடுக்கப்போகிறோம் என்று சொல்லியிருந்தால் வசதியாக இருந்திருக்கும். இப்போதும் முதலாளிகள் "இப்போதுள்ள பஸ்களேயே சரியாக ஓட்ட முடிய வில்லே, 50 பஸ்களே எடுப்போம் என்ற கொள்கையைக் கைவிட்டு விடுவார்கள்" என்ற முறையில் பிரசாரம் செய்கிறார்கள். பத்துக்கு மேல் என்று கூறியிருக் கிறது. ஆனால் அனுபவத்தைப் பார்த்தால், அதற்கு மேலேயே, வேறு பெயர் களில் எல்லாம் ஓடுகின்றன. இதை விசாரிக்க வேண்டும்.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1971 அக்டோபர் 25

அதற்குப் பிறகு எந்த அளவுக்கு டிரான்ஸ்பர்கள் செய்யப்பட்டன என்று தெரியவில்லை. முதலமைச்சர் அறிவித்தார்கள், 10-க்கு மேலே யாருக்கும் இருக்க முடியாது என்று. அதற்குப் பின்னால் யாராவது டிரான்ஸ்பருக்காக மனு கொடுத்து, அந்த டிரான்ஸ்பர் அமுலாக்கப்பட்டதா என்று பார்க்க வேண்டும். அப்போதுதான், 20, 30 என்று வைத்து இருக்கிறவர்கள், தாங்கள் பாதுகாக்கப்படுவோம் என்ற எண்ணம் அவர்களுக்கு இருக்காது. அதற்கான நடவடிக்கைகளை அரசு எடுக்க வேண்டும் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கடைசியாக, ஒரே ஒரு வார்த்தையை மட்டும் சொல்லி முடிக்கலாம் என்று நினைக்கிறேன். இந்த மசோதாவின் அமைப்பு முறை சொம்பவும் நல்ல முறையில்தான் இருக்கிறது. இந்த விஷயங்களை மக்களுக்கு எடுத்துச் சொல்வது என்பது நல்லதும் கூட. பெருமளவுக்கு, இந்தச் சர்க்கார், தாங்கள் எந்தக் கொள்கையில் போக வேண்டும் என்பதற்காக முடிவு எடுத்திருக்கிறார்களோ, அந்த முறையில் போகவேண்டும் என்பதை ஞாபகப்படுத்திக் கொண்டு இந்த நடவடிக்கைகளை எடுத்திருக்கிறது.

அதே சமயத்தில் மக்களுக்கு, அதிக அளவு பொறுப்புணர்ச்சியை ஏற்படுத்த வேண்டும். அரசாங்க பஸ் முறைகளைப் பற்றி எவ்வளவோ எல்லாம் தாக்கிப் பேசுகிறார்கள். இதில் எனது அனுபவத்தைக் கூற விரும்புகிறேன். இரண்டு மாதமாகப் பார்க்கிறேன். சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஸ்டேட் பஸ்ஸில் இலவசமாகப் பிரயாணம் செய்யலாம் என்ற பிறகு, அனேகமாக, இங்கே இருக்கிற உறுப்பினர்கள் எல்லோரையும் விட நான்தான் அதிகமாகப் பிரயாணம் செய்தவன் என்று நம்புகிறேன்—அதன் மூலம் சொம்ப சூபாய் மிச்சப்படுத்தி இருக்கிறேன். ஆகவே, எனது அனுபவம் ஸொால் இங்கே சொல்லப்பட்டது போல அல்ல. அவர்கள் சொன்னார்கள், சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் ஸ்டேட் பஸ்ஸில் பிரயாணம் செய்தால் பிராயாணிகளுக்கும் பஸ் டிரைவர்-கண்டக்டர்களுக்கும் சண்டை ஏற்படுவதற்குப் பதிலாக, டிரைவர்-கண்டக்டர்களுக்கும், சட்டமன்ற உறுப்பினர்களுக்கும் சண்டை வந்து விடும் என்று அச்சம் தெரிவித்தார்கள். என்னைப் பொறுத்தவரையில், எனது அனுபவம் அதுவல்ல.

சட்டமன்ற உறுப்பினர்கள் அரசாங்க பஸ்களிலே பிரயாணம் செய்வதனால் அதிலே பிரயாணம் செய்கின்ற மற்றவர்களும் நன்கு கவனிக்கப்படுகிறார்கள். ஒரு முறை இந்த பஸ் பயணத்திலே எனக்கு ஏற்பட்ட அனுபவத்தைச் சொல்கிறேன். நான் சென்ற பஸ் பிரேக் டவுன் ஆகிவிட்டது. உடனே அந்த வண்டியிலே இருந்த டிரைவரும், கண்டக்டரும் எப்படியாவது பஸ்ஸை ஓட்டி விடவேண்டுமென்று முயன்று, வண்டியிலே ஏற்பட்ட ரிப்பேரை நிவர்த்தி செய்து ஓட்டினார்கள். அதோடு நமக்கே கூட அவர்கள் சில சந்தர்ப்பங்களில் அரிய யோசனைகளைச் சொல்கிறார்கள். எந்த எந்த இடங்களிலே பஸ்ஸை நிறுத்தலாம், எங்கெங்கே நேரத்தை மாற்றலாம், எப்படி எப்படிக் கட்டணம் போடலாம் என்றெல்லாம் யோசனை சொல்கிறார்கள்.

ஆகவே, சர்க்கார் அதிகமான பஸ்களை ஏற்று நடத்தவேண்டும். ஏற்று நடத்தும்போது நிறைய வருமானமும் கிடைக்கும். தனியார் நிறுவனங்களை விட—டி.வி.எஸ். நிறுவனத்தை விட அரசாங்கம் ஐந்து மடங்கு, ஆறு மடங்கு

1971 அக்டோபர் 15] திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி

பஸ்களை வைத்து நடத்துகிறது. ஆகவே இதைத் திறமையாக நடத்துவதற்கு இப்போது நமக்கு ஒரு பங்கு இருக்கிறது. தனியார் துறை பஸ்கள் எல்லாம் பொதுத்துறையாக வரவேண்டும்.

எனக்கு நல்ல ஞாபகம் இருக்கிறது. இங்கிலாந்திலே எப்படி தனியார் துறையிலே இருந்த பஸ்கள் அரசு ஏற்று நடத்தும் நிலை ஏற்பட்டது?

(திரு. நா. ஸ்ரீராசாமி தலைமை)

A bad public sector is better than a good private sector.

மோசமாக பப்ளிக் செக்டாரிலே இருந்தாலும் ஜனங்களுடைய கண்காணிப்பு இருக்கிறது என்ற வகையிலே திருப்தி ஏற்படுகிறது. ஏன் இங்கிலாந்திலே போக்குவரத்தை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்தியது? அங்கே முதலாளிகள் எல்லாம் பஸ் போக்குவரத்து நடத்தினார்கள்.

Now the employers are really taking the people along with them and really committing us to a position from which we cannot retreat.

என்ற முறையில் அவர்கள் போக்குப் பூராவும் பழிவாங்கும் முறையிலே அமைந்திருந்தது. பழிவாங்கும் முறையிலே போக்குவரத்தை நிர்வகித்து வந்ததால் அரசாங்கமே அதை ஏற்று நடத்தியது. இந்த நேரத்தில் லண்டன் ட்ரான்ஸ்போர்ட் கார்ப்பரேஷனில் யார் யாரை உறுப்பினர்களாக நியமித்திருந்தார்கள் என்பதைச் சிந்தித்துப் பார்க்கவேண்டும். பொதுமக்கள் மத்தியிலே செல்வாக்குள்ள கல்வி நிபுணர்கள், எஞ்சினீயர்கள் போன்றவர்களை உறுப்பினர்களாக வைத்திருக்கிறார்கள்.

அதேபோன்று நம்முடைய பஸ் கார்ப்பரேஷனிலும் மக்கள் நலனிலே அக்கறை கொண்டவர்கள், மக்கள் மத்தியிலே செல்வாக்கு பெற்றவர்கள், சிறந்த நிபுணர்கள் ஆகியோரை—அவர்கள் எந்தக் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களாக இருந்தாலும்—அவர்களை உறுப்பினர்களாக நியமிக்க வேண்டும். அவர்களும் நாணயமாக நடந்துகொள்வார்கள்.

இந்த முறையிலே நம்முடைய பஸ் கார்ப்பரேஷன் அமைய வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டு, இந்த மசோதாவை ஆதரிப்பதோடு, இந்தத் துறையிலே முதலாளிகளின் தவறுகளை நீக்கி, இங்கே நான் சொன்ன குறைகளையும் திருத்தி செய்ய வேண்டுமென்று கூறி முடித்துக்கொள்கிறேன். வணக்கம்.

Dr. H. V. HANDE : Mr. Chairman, on behalf of the party I represent, let me say at the outset, let us know what is the purpose of nationalisation. Have the Government gone into this question before deciding to nationalise? Even during the last Ministry, when the present Chief Minister was the Minister of Transport, we had pointed out clearly, when it was said that routes of 75 miles and more would be nationalised, certain things have to be gone into thoroughly. Uufortunately, we find they have not done like that. My submission is we have bitten more than what we can chew. We have nationalised at one stage and at the other stage we have not been able to give any convenience to the travelling public.

One or two hours before, during call attention notice time, Member after Member from different sections of the House voiced their concern about the manner in which the Transport Department was working, the manner in which the Government had been forced to increase the rates in different routes. If you work it out, in some route it has doubled. Therefore I would like Government to understand clearly what actually happens. If these things are gone into, we would find that we have actually come to a point where we feel we have bitten much more than what we can chew.

We are nationalising on one side without giving convenience to the people on the other side. The Minister had made an observation outside that the loss accruing to the Transport Department was nearly Rs. 1½ crores. That is the latest position. Losses are increasing in arithmetic progression. That is the serious charge I am levelling on this Government. What steps have been taken to minimise the loss ? Apart from the fact they have increased the fares now, what steps have they taken ? My only submission is we are killing the goose that lays the golden eggs. In fact I have no consideration, no soft corner for any fleet owner. I know how they will dance to the tune of others how they would change the position according to situations and how they would even change parties. I have absolutely no sympathy for them.

My submission is are we going to increase the transport facilities to the public. I am concerned about it. The late Chief Minister Anna said—I have got a copy of his speech—that he would like to introduce public enterprise provided he is able to plough back, the profit from the public enterprise, for the benefit of the public. What do we find? Do we find profit? No. It is only mounting losses, and larger discontentment from the public. I would like the Transport Minister to take a random survey of any ten persons. bus passengers from any stops in the City and find out their reactions. Let him go outside and find out their reaction. A number of trade union leaders from Ashok Leyland, Ennore Thermal Scheme, etc. have represented to me. A passenger coming from Aminjikarai to his workspot (Ashok Leyland) has now to pay Rs. 12 to Rs. 15 more because of increase in bus fares

(Thiru N. Ganapathy rose)

My time is limited and let me finish, otherwise I will lose my trend.

(Thiru N. Ganapathy remained standing)

DR. H. V. HANDE : Let not hon. Member think I am not yielding. Let him not misunderstand me.

THIRU N. GANAPATHY : I only wanted to say that workers of Ashok Leyland have got the company bus which picks them up from their houses.

DR. H. V. HANDE : I am glad the hon. Member mentioned that. It is not as if all workers are carried by company bus. One-third of them are carried. The remaining two-third have to depend on Government bus. So also, is the case with Dunlops. The maximum number of employees who use company bus may be only two-fifth. The other three-fifth depend on Government transport only.

Another important point is there. We have about 800 or 1,000 buses for the City. I do not know the exact figure. We have not properly extended city routes. In the meantime we nationalised routes of 75 miles and above. So whatever reserve we had in the City, we diverted to the mofussil. We have now taken up fleet strength of 50 and above. What will happen? In about three months' time, we will be releasing a sizable portion from our city buses.

We have to create greater number of fleets. In the process what happens is this. The fleet expansion in the City is bound to suffer. At the same time are we able to give any pleasure or satisfaction to those people ? No. This is a very, very important point and a number of my own friends here who belong to other parties they tell me secretly ' If I want to go in a hurry I will of course taken an omni bus. I would not make use of the facilities that are offered by the Government '. Neither we are able to satisfy the long distance passengers nor are we able to satisfy the city passengers.

I would like the Hon. Minister to give serious consideration to this very important point. How exactly he is going to do this, what is the financial commitment, has he thought over these things, what is the amount of money that is going to be invested in the process of nationalisation, has he gone into all these things, I would like the Hon. Minister to answer. I hope and trust that he will take into consideration whatever I say at least as far as the City Transport is concerned.

I think he will also, in the course of his reply, by taking into consideration the sentiments expressed by a number of members suggest ' I will reduce the fare. I will restore the old fare in Madras City, then at least you support our nationalisation '. But he would not be able to give an assurance like that, I know. With great respect to the Hon. Minister, I thought he is an engineer and he would do very nice things and very dramatic things. But he has disappointed us completely. For these reasons, I oppose this Bill.

[1971 அக்டோபர் 25

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: மாண்புமிகு பேரவைத் தலைவர் அவர்களே, இந்த மசோதாவை பொதுவாக எல்லா உறுப்பினர்களும் வரவேற்று இருப்பதால், உண்மையில் நான் என் மகிழ்ச்சியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

இங்கே பேசிய மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் குறிப்பாக டிக்கெட்—பஸ் கட்டண உயர்வைப்பற்றியும், போக்குவரத்துத் துறையைப் பற்றியும் பேசினார்கள். பட்ஜெட் விவாதத்தைப்போல போக்குவரத்துத் துறைபற்றி இன்று விவாதிக்கப்பட்டது. ஆகவே முதலில் சில அடிப்படைக் கருத்துக்களைத் தெளிவாக்கக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

அரசுத் துறை போக்குவரத்துக்கும், தனியார் துறை போக்குவரத்துக்கும் அடிப்படையில் வேறுபாடு இருக்கிறது. அரசுத் துறையில் கிட்டத்தட்ட 2,500 பஸ்களை நிர்வகித்துக் கொண்டிருக்கிறோம். ஆனால் தனியார் துறை நிலைமை அப்படி அல்ல. இன்றையதினம் தனியார் துறை என்கிறபோது 1,344 ஆப்பரேடர்கள் தமிழ் நாட்டில் இருக்கிறார்கள். இவர்களில் ஒன்றில் இருந்து நான்கு வரை பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் 1,109 பேர்கள். ஐந்தில் இருந்து 10 வரை பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் 184 பேர்கள். ஆகவே 1,344-இல் கிட்டத்தட்ட 1,200-க்கு மேற்பட்டவர்கள் 10 பஸ்களுக்குக் குறைவாகத்தான் வைத்துக் கொண்டிருக்கிறார்கள். அந்த பஸ்களை அவர்கள் நல்ல முறையில் நிர்வகம் செய்கிறார்கள் என்றால், அவர்களால் தனிப்பட்ட கவனம்—பர்சனல் அட்டென்ஷன்—தர முடிகிறது. அதைத்தவிர வேறு அல்ல. மிகப் பெரிய போக்குவரத்து நிர்வாகம் என்று சொல்லக்கூடிய டி.வி.எஸ். கூட 287 வழித்தடங்களைத் தான் வைத்திருக்கிறது. அதைப்போல பத்து மடங்கு பொதுத் துறையில் நாம் நிர்வகித்துக் கொண்டிருக்கிறோம்.

இங்கே தனியார்களைப்போல பர்சனல் அட்டென்ஷன் காட்ட முடியாது போவதைத் தவிர்க்கத்தான் இப்போது தொழில் நுட்ப ரீதியான—சயன்டிபிக் மானேஜ்மெண்ட் நிர்வாகத்தை உண்டாக்க வேண்டியவர்களாக இருக்கிறோம், முயன்றால் அது முடியும். குறிப்பாக கடந்த இரண்டு மூன்று மாதங்களாக பரீட்சார்த்தமாக தொழில் நுட்ப ரீதியான நிர்வாகத்தை போக்குவரத்துத் துறை வண்டிகளைப் பொறுத்து அமைத்தோம். இன்றைக்கு அவை நல்ல முறையில் ஓட்டிக்கொண்டிருக்கின்றன. உண்மையில் உலகத்தில் ஒரு வண்டி பத்தாயிரம் மைல்கள் ஓடினால் ஒரு ப்ரேக் டவுன் இருக்கலாம் என்பது இன்டர் நேஷனல் ஸ்டோண்டர்ட். 65 ஆயிரம் கிலோமீட்டர் ஓடுகின்ற நம் பஸ்களில் 4 ப்ரேக் டவுன்—இண்டர் நேஷனல் ஸ்டாண்டர்ட் படி இருக்கலாம். ஆனால் ப்ரேக் டவுன் எண்ணிக்கை இரண்டு.

போக்குவரத்துத் துறையில் பயணம் செய்கின்றவர்கள் அடிக்கடி புகார் செய்கிறார்கள், அதைப் போய்ப் பார்க்க வேண்டுமென்று சுதந்திராக் கட்சி உறுப்பினர் டாக்டர் ஹாண்டே குறிப்பிட்டார்கள். பயணிகளுக்கு இருக்கிற குறைகளை, ஆலோசனைகளை எடுத்துத் தெரிவிப்பதற்கு இப்போது வண்டிகளில் புகார்—ஆலோசனைப் புத்தகம் அமல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது என்பதை உறுப்பினர்கள் அறிவார்கள். அந்தப் புத்தகத்தில் புகார்கள் வந்தன என்பதைவிட இன்றைக்கு நிறைய பாராட்டுக் கடிதம் வருகிறது. பாராட்டுக் கவிதை கூட

வந்திருக்கிறது. வேண்டுமென்றால், அந்தக் கவிதையை எடுத்துக் கொடுக்கவும் தயாராய் இருக்கிறேன். ஆக, முயன்றால் முடியாதது அல்ல. தனித போக்கு வரத்து பேருந்துகளை எந்த அளவுக்குச் சீர்திருத்தி இருக்கிறோமோ அந்த அளவு மேலும் படிப்படியாக மாவட்டப் பேருந்துகள், பின்னர் மாநகராட்சிப் பேருந்துகள் எல்லாம் — தொழில் நுட்ப ரீதியான நிர்வாக அமைப்பின்கீழ் கொண்டுவர முயற்சிகள் மேற்கொள்ளப்பட்டிருக்கின்றன. அது கூடிய சீக்கிரத்தில் நல்ல பலன்களைத் தரும் என்று நான் நம்புகிறேன்.

மேலும் ரூ. 1½ கோடி நஷ்டம் வரும் என்று போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் சொன்னார் என்பதாக டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் குறிப்பிட்டார்கள். அது பட்ஜெட் எஸ்டிமேட் தான் நிலைமையில் இருக்கின்றதைச் சொன்னேன். ஆனால் அடுத்த வரியிலேயே கிட்டத்தட்ட இந்த ஆண்டு அது 50 லட்சம் நஷ்டம் என்ற அளவுக்குக் குறைக்கப்படும் என்று சொல்லியிருக்கிறேன். எனவே இதைச் சொல்லவில்லை அவர்கள். நமக்கு ஏற்பட இருந்த நஷ்டம் பெரும் அளவுக்கு—டேக் ஆப் ஸ்டேஜ் மூலம் குறைந்து அதிகமான லாபத்தில் அந்தத் துறை முன்னேறிக் கொண்டிருக்கிறது.

DR. H. V. HANDE: It is due to increasing the fares.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: கட்டண உயர்வு அக்டோபரில் இருந்துதான் வந்தது. நான் செப்டம்பர் வரையில் உள்ள நிலைமையைச் சொன்னேன். ஒன்றை நினைவில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். அந்தத் துறையில் இருக்கிற தொழிலாளர்களும், நிர்வாகத்தில் ஈடுபட்டிருப்பவர்களும், தொழில் தாட்பப் பணியாளர்களும் காட்டுகிற உற்சாகத்தினால் போக்குவரத்துத் துறை நல்ல முறையில் இயங்குகிறது. நாட்டுடைமை ஆக்கப்பட்ட இந்த ஒன்றைக் குறை கூறுவது பொருத்தம் அல்ல. தனியார் துறையில் இருந்த போக்குவரத்தை அரசாங்கமே எடுத்துக்கொள்ள வேண்டியதன் அவசியத்தை திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் விளக்கிச் சொன்ன பிறகு எல்லோருக்கும் புரிந்திருக்கும் என்று நம்புகிறேன்.

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது

'Do not kill the goose that lays the golden eggs.'

என்று குறிப்பிட்டார்கள். அந்த 'கோல்டன் எக்' குகள் எல்லாம் முதலாளிகளுக்குக் கிடைத்தனவே தவிர தொழிலாளர்களுக்கோ, மற்றவர்களுக்கோ இல்லை.

DR. H. V. HANDE: If they are properly taxed and if the income-tax is collected mercilessly without giving any favours, you can collect the whole thing. The point is, if that is done, the golden egg can be taken by the Government itself.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, முறையாக வரி போட்டு வசூலிக்க வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். 'காளையார் கோயில் மில் அதிபர் கைது' என்றெல்லாம் பத்திரிகைகளில் செய்தி வருவதைப் பார்க்கிறோம். பல முதலாளிகள் நல்ல லாபத்தைச் சம்பாதிக்க வேண்டும், நிறைய பணத்தைச் சேர்க்க வேண்டுமென்று தான் நினைக்கிறார்களே தவிர, தொழிலாளர்களைப்பற்றி, தொழிலாளர்களின் நலன்களைப்பற்றிக் கவலைப்படுவதில்லை.

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1971 அக்டோபர் 25

வேலூக்கு வருகிறபோதே வெறும் காகிதத்தில் கையெழுத்து வாங்கிக்கொண்டு வேலூக்குச் சேர்த்துக்கொள்கிறார்கள். லாபம் வர வேண்டும் என்பதுதான் முதலாளிகளின் நோக்கமாக இருக்கிறது. அரசாங்கத்தைப் பொறுத்தவரையில் அதிக லாபம் வருகிறதா என்பது முக்கியமல்ல. அதனால் நாட்டு மக்களுக்கும், தொழிலாளர்களுக்கும் நன்மை கிடைக்கிறதா என்பதைத்தான் பார்க்க வேண்டும். லாபம் அதிகமாக வருகிறதென்றால், அந்த லாபம் எல்லாம் யாருக்குப் போய்ச் சேருகிறது. அதில் தொழிலாளர்களுக்கு ஏதாவது கிடைக்கிறதா? இவற்றையெல்லாம் சுதந்திராக் கட்சி அங்கத்தினர் அவர்கள் உணர்ந்தால், நாட்டுடைமையாக்குவது எவ்வளவு தேவையானது என்பதை அவர் ஒத்துக்கொள்வார் என்று கருதுகிறேன்.

நண்பர் திரு. ஜெம்ஸ் அவர்கள் பேசும்போது கட்டணம் உயர்த்தப்பட்டு விட்டது என்று சொன்னார்கள். இதுகுறித்து நான் ஏற்கெனவே விளக்க மாகச் சொல்லியிருக்கிறேன் போக்குவரத்துத் துறையிலே பார்க்கிறபோது, நம்முடைய மாநிலத்தின் போக்குரத்துத் துறையிலேதான் கட்டணம் உயர்த்தலில்லை. இந்தியாவிலேயே தமிழ் நாட்டில்தான் கட்டணம் குறைவாக இருக்கிறது. 1964-ல் விதிக்கப்பட்ட கட்டண விகிதம்தான் முறைப்படுத்தப் பட்டு வருலிக்கப்படுகின்றது. நண்பர் கே. எம். சுப்பிரமணியம் அவர்கள் பேசும்போது, தியாகராயநகரிலிருந்து ஆபிஸுக்கு வருகிறவர்களுக்கு பஸ் கட்டணம் அதிகரித்துவிட்டது என்று கூறினர்கள். நண்பர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது, எண்ணூருக்கும் மற்ற இடங்களுக்கும் கட்டணம் எவ்வளவு அதிகமாகியிருக்கிறது என்பதையும் குறித்துப் பேசினர்கள்.

டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள் பேசும்போது, அசோக் லேலண்ட் தொழிற் சங்கத்திற்குத் தலைவராக இருந்தார்களே, இவர்களுக்கு இவையெல்லாம் தெரியாதா என்று கேட்டார்கள். நான் தொழிற்சங்கத் தலைவனாக இருந்த காலத்தில் ஒரு ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தம் செய்து கொடுத்தேன். பொதுவாக மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை ஊதிய உயர்வு ஒப்பந்தம் ஏற்படுவது வழக்கம். ஆனால் போக்குவரத்துத் துறையிலே 1964-ல் விதிக்கப்பட்ட கட்டணத்திலிருந்து நாம் மாற்றவில்லை. ஊழியர்களுக்கும் 1964-ல் வாங்கிய ஊதியத்திலிருந்து இன்றுவரை மாற்றம் இல்லை. பொதுவாக மூன்று ஆண்டு களுக்கு ஒருமுறை ஊதிய உயர்வு வழங்க வேண்டும்.

போக்குவரத்துத் துறையிலே இருபதாயிரத்திற்கு மேற்பட்டவர்கள் வேலை செய்கிறார்கள். ஸ்போர் பார்ட்ஸ்களுக்காக 40 சதவீதமும், டீசல் போன்றவை களுக்காக 28 சதவீதம் செலவாகிறது. ஊழியர்களின் சம்பளம் கிட்டத்தட்ட 1½ கோடி ரூபாய்க்கு அதிகமாக இருக்கிறது. இவ்வளவையும் தாங்க கட்டணத்தை உயர்த்துவது தவறு என்கிறார்கள். குறிப்பிட்ட தொழிலாளரோ, அலுவலர்களோ இந்தக் கட்டண உயர்வால் பாதிக்கப்படுகிறார்கள் என்று சொல்வது உண்மையிலேயே ஒரு கண்ணோட்டத்திலிருந்து சொல்லப்படும் காரியமாகத்தான் இருக்கிறது. உண்மைக்குப் புறம்பாகத்தான் சொல்லப்படு கிறது.

நம்முடைய ஸ்டேட் காங்கிரஸ் கட்சி—காங்கிரஸ் கட்சிக்கு என்ன பெயர் என்றே தெரியவில்லை. நண்பர் கே. எம். எஸ். அவர்களுக்கே எந்தக் காங்கிரஸ் என்று தெரியுமோ தெரியாதோ—உறுப்பினர் கே. எம். சுப்பிர மணியம் அவர்கள் பேசும்போது, குஜராத் மாநிலத்திலுள்ள எல்லாப் பேருந்து

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. ச. இராமச்சந்திரன்]

கனியும் நாட்டுடைமையாக்கிவிட்டார்கள், தமிழகத்தில் ஏன் அப்படி ஆக்க வில்லை என்று கேட்டார்கள். இது மிக நியாயமான கேள்விதான். இருபது ஆண்டுகளாக காங்கிரசார் இங்கே ஆட்சி செய்தார்கள். இங்கே நாட்டுடைமை யாக்கினர்களா என்றால் இல்லையென்ற பதில்தான் கிடைக்கிறது. டிராம் கம்பெனி மூடப்பட்ட காலத்தில் சில பஸ் ரூட்டுகளை சென்னை நகரத்தில் எடுத்துக்கொண்டார்கள். அடுத்து, கேரளத்திலிருந்து கன்னியாகுமரி மாவட்டம் பிரிந்து 1956-ல் தமிழ்நாட்டோடு சேர்ந்த காரணமாக, அங்கே பஸ்கள் ஏற்கெனவே நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருந்த காரணத்தால் அந்த பஸ்களை தேசிய மயமாக்கினார்கள். அது தவிர தமிழகத்தில் எங்கேயாவது காங்கிரசார் பஸ்களை இருபது ஆண்டுக் காலத்தில் நாட்டுடைமையாக்கியிருக் கிறார்களா ?

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : We have nationalised long distance routes above 75 miles. So it is not correct to say that we nationalised routes only in Madras City and the Kanyakumari district.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, எங்கள் பின்னே களுக்கு அவர்கள் சொந்தம் கொண்டாடுகிறார்கள் ! 75 மைல்களுக்கு மேலாக உள்ளவற்றை நாங்கள் தேசிய மயமாக்கினேம். ஆனால் காங்கிரசார் யாரையும் பாதிக்காத வகையில் 120 மைலுக்கு மேல் எக்ஸ்பிரஸ் பஸ் என்று விட்டார்களே தவிர, எத்தக் கம்பெனியையாவது, எந்த பஸ் ரூட்டையாவது தேசியமயமாக்கியிருக்கிறார்களா என்றால் இல்லை. இன்னமும் சொல்லப் போனால் 1967-ல் அரசாங்கம் நடத்திய பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1234 தான். இருபதாண்டுக் காலத்தில் ஆட்சி செய்தபொழுது இருந்த பஸ்களின் எண்ணிக்கை 1234. 1967-க்குப் பிறகு திராவிட முன்னேற்றக் கழக அரசு ஆட்சிப்பொறுப்பை ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு நான்கு ஆண்டுகளில் கிட்டத்தட்ட 1,500 பஸ்கள் நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இருபதாண்டுகளில் காங்கிரஸ் சாதிக்காததை கழகம் நான்கு ஆண்டுகளில் சாதித்திருக்கிறது. 'காதிப் பூ மணக்காது, காங்கிரஸ் சமதர்மம் இனிக்காது' என்பதற்கு இதை விட ஒரு எடுத்துக்காட்டு வேண்டியதில்லை என்பதை நான் எடுத்துக்கூற விரும்புகிறேன். நாட்டுடைமையாக்கும் திட்டம் இன்னும் விரைவாக்கப்பட வேண்டும்.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : Sir, may I put one question to the Hon. Minister?

காங்கிரஸ்காரர்கள் ஆட்சியிலிருந்த நேரத்தில் எத்தக் கம்பெனியையும் நாட்டுடைமையாக்கவில்லையென்று அமைச்சர் அவர்கள் சொன்னார்கள். குறிப் பாக பயனீர் கம்பெனி, டி.வி.எஸ். நடத்தி வந்ததையெல்லாம் காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்தில் தேசிய உடைமையாக்கியிருப்பதை அமைச்சர் அவர்கள் அறிவார்களா ? என்பதை ஞாபகப்படுத்த விரும்புகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவர் அவர்களே, டி.வி.எஸ். கம்பெனியை நாட்டுடைமையாக்க வேண்டுமென்று நாங்கள் சட்டம் கொண்டு வருகிறோம். நீங்கள் எப்போது ஆக்கினீர்கள் என்று தெரிந்தால் நல்லது (ஆளும் கட்சித் தரப்பில் கரவொலி).

[1971 அக்டோபர் 25

திரு. ஆர். பொன்னப்ப நாடார்: தலைவர் அவர்களே, டி.வி.எஸ். கம்பெனியால் நடத்தப்பட்ட ரூட்களை நாட்டுடைமையாக்கப்பட்டுள்ளது.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, உறுப்பினர் அவர்கள் சில வழித்தடங்களைப்பற்றிச் சொல்லியிருக்கிறார்கள். டி.எம்.பி.எஸ். என்று கம்பெனி நடத்தினார்கள். டாக்டர் ஹாண்டே அவர்கள், 'கோல்டன் எக்ஸ்' என்று சொன்னார்களே, அதுபோல் அங்கே என்ன நடந்தது? 1967-ம் ஆண்டில் அங்கே வேலை செய்த 310 தொழிலாளரை; தெருவிலே விட்டுவிட்டார்கள். போக்குவரத்துத் துறையானது அந்தத் தொழிலாளர்களுக்குப் பெருவாழ்வு அளித்தது. போக்குவரத்துத் துறையானது சில ரூட்டுகளை ஏற்றுக் கொண்டது. காங்கிரஸ்காரர்கள் சென்னை நகரத்தில் நாட்டுடைமையாக்கி விட்டு, சென்னையை அடுத்து கன்னியாகுமரிக்கு என் போகவேண்டும்? இடையிலே எந்த மாவட்டமும் இல்லையா?

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: If we had survived, the entire thing would have been nationalised, but we did not survive.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Have this Government nationalised all the bus routes from Kanyakumari to Madras? Even to-day they have not done it.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவர் அவர்களே, உங்களுடைய காங்கிரஸ் கட்சியினுடைய வேகத்தையும், கழக அரசு மேற்கொண்டிருக்கிற வேகத்தையும் எடுத்துக் காட்டியிருக்கிறேன். இவர்களைப்பற்றி மக்கள் புரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். நான் அதை எடுத்துப் பேச வேண்டிய அவசியம் இல்லை.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்கள் பேசும் போது தொழிலாளர்கள் நலன்கள் பாதுகாக்கப்பட வேண்டுமென்றும், இதில் தொழிலாளர்கள் நலன்கள் பாதுகாக்கப்பட்டிருப்பதைப் பாராட்டியும் சொன்னார்கள். அதற்காக என்னுடைய மகிழ்ச்சி. ஆனால் அவர்கள் பேசுகிறபோது மார்க்கெட் வேல்யூ பற்றியும், அரசு எற்கின்ற வழித்தடங்களுக்கு நஷ்ட ஈடு தர வேண்டியதில்லையென்றும், பஸ் சம்பந்தமான தொழிற்சாலைகள் மூடுவதையும் அரசு மேற்கொள்ள வேண்டுமென்றும், இதில் போட்டிருக்கிற 'எக்ஸ்க்ளூஸிவ்லி' என்கிற வார்த்தை நீக்கப்பட வேண்டும் என்றும் குறிப்பிட்டார்கள். இந்திய அரசியல் சட்டத்தின் 25-வது திருத்தம் வந்தபிறகு என்னென்ன செய்யமுடியுமோ அதையெல்லாம் எடுத்துத் தந்திருக்கிறார்கள். நண்பர் கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்களுக்கு என்ன உணர்வுகள் இருக்கின்றனவோ, இந்த விஷயத்தைப் பொறுத்தவரை, அவ்வளவு உணர்வுகளும் இந்த அரசுக்கு இருக்கிறது என்பதைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். ஆனால் நிலையும் நினைப்பும் ஒன்றாக இருப்பதில்லை. அவர்கள் எடுத்துச் சொன்னதையெல்லாம் கொண்டு வந்தால் நீதிமன்றங்களில் நிற்காது. நாம் எந்த லட்சியத்திற்காக, எந்த நோக்கத்திற்காக அவைகளைக் கொண்டு வருகிறோமோ அந்த நோக்கம் ஈடேறாமல், அந்தத் திட்டம் ஈடேறாமல் காலக் கெடுவை வளர்ப்பதாகும்.

1971 அக்டோபர் 25]

நேரக்கத்தை அடைகின்ற முறைகளில் காலதாமதம் ஏற்படுவதற்கும் அது பயன்படும். ஆகவே, இன்றைக்கு இருக்கின்ற நிலைமைகளுக்கேற்ப, தீர்ப்பு களுக்கேற்ப, பாங்க் தேசிய மயம் போன்றவைகளின் அடிப்படையில் கொண்டு வந்தால்தான் நல்லது. ஜெனரல் இன்ஷ்யூரன்ஸ், பாங்க் தேசிய மயம் போன்ற வைகளை எற்று நடத்தியதைப்போல் நடத்த வழிவகை செய்ய வேண்டும்.

தண்பர் அவர்கள் இன்னென்றையும் எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஒரு குறிப் பிட்ட தேதியில், என்றைக்கு அது விளம்பரப்படுத்தப்பட்டதோ அன்றைக்கே நாம் எல்லாக் கம்பெனிகளையும் எடுத்திருக்க வேண்டும், இப்போது அவர்கள் பல மாற்றங்களைச் செய்து விடுவார்கள், இதில் காலதாமதம் கூடாது என்று சொன்னார்கள். இந்தச் சட்டத்திலே பல நுணுக்கங்களைப் பார்க்க வேண்டும். நாம் 'அண்டர் டேக்கிங்' என்கிற முறையில்தான் தேசியமயமாக்கியிருக் கிறோம். ஆனால் இந்தச் சட்டத்திலே அக்விசிஷன் செய்வதற்காக வகை செய்திருக்கிறோம். சில கம்பெனிகளில் பஸ்களின் கண்டிஷன் மிக மோசமான நிலையில் இருக்கும். அதற்குத் தகுந்தபடிதான் விலை கொடுக்கவேண்டும். பஸ்களின் நிலைமைகளுக்குத் தக்கபடிதான் நஷ்ட ஈடு கிடைக்கும். இந்த நஷ்ட ஈட்டுத் தொகையைத் தீர்மானிப்பதற்கு ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தக் குழுவிலே பல வல்லுநர்கள் இருப்பார்கள், தொழில்நுட்ப வல்லுநர் களும் இருப்பார்கள். அந்தக் குழுவினர் என்ன விலை கொடுக்க வேண்டு மென்று தீர்மானிக்கிறார்களோ அதைத்தான் கொடுக்க இருக்கிறோம். பஸ் முதலாளிகள் சொல்கிற விலையைக் கொடுத்து அவர்களுடைய சொத்துக்களை ஏற்றுக்கொள்வதாக இல்லை. குழுவினர் தீர்மானிக்கிற வகையில்தான் கொடுக்கப்படும். ஆகவே அன்றைக்கே நாம் செய்திருக்கவேண்டும், அன்றைக்கே பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் எடுத்திருக்கவேண்டுமென்ற நிலை இந்தச் சட்டத்தைப் பொறுத்தவரையில் இல்லை. இந்தச் சட்டம், மின்சாரக் கம்பெனிகளை நாட்டுடமையாக்கப்பட்ட சட்டம் எப்படி கொண்டுவரப் பட்டதோ அந்த வகையிலேதான் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டது. நான் அவர் களுக்குத் தெரிவித்துக் கொள்ள விரும்புவது எல்லாம் This is not nationalisation of undertaking but acquisition of property என்பதுதான். இந்த வேறுபாட்டை அவர்கள் மனத்திலே கொள்வார்களானால் இந்தத் திருத்தங்கள் தேவைப்படாது. அவர்களுக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்ற ஐயமும் தேவையில்லை என்பதை எடுத்துச் சொல்லி இந்த மசோதாவை ஏகமனதாக முழுமனதுடன் நிறைவேற்றித் தரவேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : பேரவையின் முன்னுள்ள கேள்வி :

" தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு மோட்டார் வண்டி உடைமையாளர் பயணிப் பேருந்துகள் (கையகப்படுத்துதல்) சட்ட முன்வடிவு (சட்டப் பேரவை சட்ட முன்வடிவு எண் 35/71) ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்படவேண்டும் ".

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டு, சட்ட முன்வடிவு பிரிவுவாரியாக ஆய்வுக்கு எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது.

Clause 2.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is—

'That clause 2 do stand part of the Bill.'

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I move the following amendment:—

'For sub-clause (h), substitute the following:—"(h) 'Notified date' means the dates specified in the notification issued under sub-section (1) of Section 3".'

The amendment was duly seconded.

THIRU K. M. SUBRAMANIAM: Sir, I move the following amendment:—

'In sub-Clause (*e*) of Clause 2, for the words "fifty or more stage carriage permits", substitute the words "five or more stage carriage permits".'

The amenlment was duly seconded.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: துணைச் சபாநாயகர் அவர்களே, இந்தத் திருத்தம் மிகமுக்கியமான திருத்தம் என்பதை இந்த அரசுக்கு வலியுறுத்தவே நான் ஒரு சிலவற்றைப் பேச ஆசைப்படுகின்றேன். இந்தச் சட்டம் பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுப்பதற்காகவே கொண்டுவரப்பட்ட சட்டமாக இருக்கிறது. சமதர்மத்தின் அடிப்படையிலே கொண்டுவரப்பட்ட சட்டமா என்பது கேள்விக்குறியாக இருக்கிறது. 50 பஸ்களுக்கு மேலே உள்ளவர்களிடமிருந்து பஸ்களை, அரசாங்கம் எடுத்துக்கொண்டு, உங்களுக்கு நஷ்ட ஈடு கொடுக்கிறோம், நீங்கள் சுகமாக வீட்டுக்குப் போங்கள் என்று சொல்வது மாதிரியாக இருக்கிறது இந்த மசோதா. கனம் உறுப்பினர் அவர்கள் சொன்னமாதிரி ஒன்று மூழுமூச்சோடு எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும், கன்னியாகுமரியிலிருந்து தமிழ்நாட்டின் எல்லைவரை உள்ள பருதிகளிலும் அத்தனை வழித்தடங்களையும் தேசியமயமாக்கி விட்டால் உண்மையிலேயே சமதர்மத்தின் அடிப்படையில் வந்த சட்டமாக இது இருக்கும். அப்படியில்லாமல் ஒரு சிலருக்கு மட்டும் பாதுகாப்புக் கொடுத்துவிட்டு, சிலருடைய பிரச்னையைக் கண்டுக்காமல் இருக்கக்கூடிய நிலைமை மிகவும் கண்டிக்கத் தக்கது என்பதை நான் இந்த நேரத்திலே தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்பு கொடுக்கிற சட்டமாகத்தான் இது இருக்கிறது. 50 பஸ்களுக்கு மேலே வைத்திருப்பவர்களிடமிருந்து அவர்களுடைய பஸ்கள், பில்டிங்ஸ், ஒர்க்ஷாப் இவற்றையெல்லாம் மார்க்கட் வேல்யூ கொடுத்து எடுக்கப்போகிறீர்கள். இருபத்தைந்தாவது அமெண்ட்மெண்ட் வந்ததற்குப் பின்னாடி மார்க்கெட் வேல்யூ கொடுக்கப் போவதில்லை நாங்கள், என்று சொல்லப் போகிறீர்கள், அதற்காகத்தான் ஒத்திவைத்திருப்பீர்கள் என்று நினைத்தேன். ஆனால் இப்பொழுது மார்க்கெட் வேல்யூ அவர்களுக்குக் கொடுத்து பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கின்ற நிலைமையை எற்படுத்திவிட்டு இதற்குப் பெயர்தான் சமதர்மம் என்றால் மக்களை ஏமாற்றுகிறோமா அல்லது நம்மை நாமே ஏமாற்றிக் கொள்கிறோமா என்பது தெரியில்லை.

1971 அக்டோபர் 25] *[திருமதி அனந்தநாயகி]*

எந்த ஆப்பரேட்டருடைய பஸ்களை, எந்த டேட்டிலிருந்து எடுத்துக்கொள்வது என்பது தெரியவில்லை. அப்படியிருப்பதால் அவர்கள் வேண்டிய ஆளுக்கு நோட்டில் கொடுப்பார்கள், தனக்கு வேண்டாத ஆளாக இருந்தால் முன்னுடியே கொடுத்து எடுத்துக் கொள்வார்கள். காங்கிரஸ்காரராக இருக்கின்ற காரணத்தால் திரு. சி. ஆர். ராமசாமி அவர்களுடைய மின்சாரக் கம்பெனியை உடனடியாக நோட்டில் கொடுத்து எடுத்துக்கொண்டார்கள். உங்களுக்கு வேண்டிய ஆட்களாக இருந்தால் அவர்களுடைய அன்டர்டேக்கிங்களையெல்லாம் பின்னுடி பல வருஷங்களுக்குப் பின்னுடி எடுத்துக்கொள்ளக்கூடிய வகையில் இதிலே லூப் ஹோல் இருக்கிறது. அப்படிப்பட்ட சலுகைகளுக்குச் சரியான சந்து இதிலே இருக்கிறது. உங்களுக்கு வேண்டியவர்களாக இருந்தால் உங்கள் இஷ்டப்படி பின்னுடி எடுத்துக்கொள்ளலாம் பணம் நிறையைக் கொடுக்கலாம் என்ற முறையிலே விட்டுவிடுவீர்கள். உங்களுக்கு வேண்டாத காங்கிரஸ்காரராக இருந்தால் முன்னுடியே எடுத்துக்கொள்வதற்கு வழிசெய்கிறது இந்தப் பிரிவு. உங்களுக்கு வேண்டியவர்களுக்கு உங்களுடைய விருப்பப்படி விருப்பப்பட்ட ப்ரீட் ஆப்பரேட்டர்களுக்கு விருப்பப்பட்ட தேதியிலிருந்து நோட்டீஸ் கொடுக்கக்கூடிய வகையில் இது அமைத்திருக்கின்றது.

ஏற்கனவே தேசிய மயமாக்கப்பட்ட வழித் தடங்களை எப்படி நடத்திக் கொண்டுவருகிறோம் என்பதை நாம் தெரிந்திருக்கிறோம். எவ்வளவு நிறமையோடு செய்து வருகிறோம் என்பதை மக்கள் தெரிந்துகொண்டிருக்கிறார்கள். அதில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்தைச் சரிசெய்வதற்குக் கட்டணத்தை உயர்த்தி இருக்கிறோம் என்பதையும் மக்கள் நன்முகப் புரிந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். தனிநபர் குறைந்த கட்டணத்தை வித்தே லாபம் சம்பாதிக்கக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது, லாபம் இல்லாமல் யாரும் தொழில் நடத்தமாட்டார்கள், அப்படியிருக்கும்பொழுது நான் உயர்த்தியிருக்கிறேன், நீயும் 3 பைசா உயர்த்து என்று தனிப்பட்டவர்களையும் உயர்த்தச் சொல்லி இன்றைக்கு அவர்கள் நல்ல சம்பாதிக்கக்கூடிய நிலைமையையும் ஏற்படுத்தியிருக்கிறீர்கள். தங்களுக்கு ஓட்ட முடியவில்லை என்ற காரணத்தினுல் தனிப்பட்ட ஆப்பரேட்டர்களையும் கட்டணத்தை உயர்த்தச் சொல்லி அதிகமாகச் சம்பாதிக்க வழிசெய்திருக்கிறீர்கள். உங்களுடைய இலாகாவின் நிறமைக்குறைவைப் பாதுகாப்பதற்காக தனிநபர்களையும் 'நீயும் செய்' என்று சொல்லி அவர்களும் அதிகமான லாபத்தைச் சம்பாதிக்க ஏற்பாடு செய்துகொடுத்திருக்கிறீர்கள். இந்த மசோதாவிலே இரண்டு மூன்று முக்கியமான கருத்துக்களைப் பார்க்கவேண்டும் . . . . .

திரு. எம். பரமசிவம்: ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் இளாரிபிகேஷன் சார், காம்பென்சேஷன் கொடுக்காமல் . . . . .

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member can seek clarification at the end of the debate.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: காம்பென்சேஷன் கொடுக்காமல் 25-வது அமெண்ட்மெண்ட் வந்தால் செய்யலாம். அதுவரைக்கும் வேண்டுமானால் காத்துக்கொண்டிருக்கலாம். இப்பொழுது மார்க்கெட் வேல்யு கொடுக்க வேண்டாம், புக் வேல்யு கொடுக்கலாமே. மார்க்கெட் வேல்யு கொடுத்துப் பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புக் கொடுக்கின்ற நிலைமைதான் இருக்கிறது. சமதர்மத்தின் அடிப்படையிலே இடையாது. பத்து பஸ்களுக்கு மேலே ஒருவர் 14 பஸ்கள் என்று வைத்திருந்தால் மேலே இருக்கின்ற 4 பஸ்களையும்

[திருமகி த. ந. அனந்தநாயகி] [1971 அக்டோபர் 25

அவர் காயிலான் கடையில் விற்றுவிட்டுத் தலையிலே துணியைப் போட்டுப் போகக்கூடிய நிலைமைதான் இருக்கிறது. ஆனல் அதே நேரத்தில் 50 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்களுக்குப் பணம் கொடுப்பது எப்படிச் சமதர்மம் ஆகும்? 50 பஸ்கள் வைத்திருப்பவர்கள் பெரிய திமிங்கிலங்கள். பல ஆண்டுகளாக பஸ் ஓட்டிப் பிழைக்கிறவர்கள். லாபம் நிறையச் சம்பாதித்தவர்கள், எனவே அவர்களுக்கு அந்த அளவுக்குத் தொகை கொடுப்பது என்றல் தேசீயமயமாக்க வேண்டுமென்ற நல்ல எண்ணத்தோடு செய்கிறார்களா என்பது பெரிய கேள்விக் குறிதான்.

பத்து பஸ்கள் வைத்திருக்கக்கூடிய சிறிய முதலாளிகளும் இருக்கிறார்கள். அவர்களுக்கு ஒன்றும் கிடையாது. ஆனல் 50 பஸ்கள் வைத்திருக்கின்றவர் களுக்கு நல்ல லாபம் என்றல் இது சமதர்மத்தின் அடிப்படையிலே செய்யப் படவில்லே. இப்பொழுதே குறைந்த பஸ்கள் வைத்திருக்கின்றவர்கள் எங்கே என்றைக்கு நம்முடைய தலையிலேயும் கையவைக்கப் போகிறார்களோ என்று பயந்து பஸ்களே ரிப்பேர்கூடச் செய்யாமல் ஓடிக்கொண்டிருக்கிறார்கள். எனவே அரசாங்கம் அவர்களுடைய கிட்டவட்டமான கொள்கை என்ன என்பதைத் தெரிவித்து விடவேண்டும். பகுதிபகுதியாக தேசீயமயம் என்று வைத்துக்கொண்டிருந்தால் அந்தத் தொழிலில் உள்ளவர்கள் எந்தவிதமான உற்சாகமும் இல்லாமல் செய்யக்கூடிய நிலைமை இருக்கிறது. பத்து பஸ் ஓட்டக்கூடியவர்களும் நமக்கு என்ன வந்துவிடுமோ என்ற பயத்தை இதுவும் இல்லாமல் அதுவும் இல்லாமல் அவர்கள் எல்லாம் நிரிசங்கு சொர்க்கத்தில் இருக்கக்கூடிய நிலைமையில் உள்ளது. இதனுல் யார் பாதிக்கப்படுகின்றார்கள்? 'Interest of the public is affected'

பஸ்ஸிலே போகிறவர்கள்தான் அவதிப்படுகிறார்கள். இப்பொழுதே டிரான்ஸ்போர்ட் பஸ்ஸிலே ஏறியவுடன் டிக்கட் கொடுக்கின்றபொழுது பயணி எந்த ஊருக்குப் போக டிக்கட் கொடுக்கிறார்கள், எந்த ஊருக்குப் போக வேண்டுமோ அந்த ஊருக்கா அல்லது அடுத்த உலகத்திற்கா என்பது பயமாக இருக்கிறது. குறைந்த அளவில் பஸ் வைத்திருப்பவர்களும் நிரிசங்கு சொர்க் கத்தில் நிற்கின்ற நிலையில் அவர்களும் அதிலே கொஞ்சம்கூட அக்கறை காட்ட மாட்டார்கள். ஒரு காலத்திலே நமக்கும்தானே வரும் என்று இருந்துவிடு வார்கள். முன்னுலே ஒரு அமைச்சர் இரண்டு வருஷத்திலே நான் லாபம் காட்டுகிறேன், இல்லாவிட்டால் ராஜிநாமாச் செய்துவிடுகிறேன் என்று சொன் னர்கள். அவர்கள் இலாகாவைத்தான் மாற்றினர்கள், ராஜிநாமாச் செய்ய வில்லே. ஒன்றும் நடக்கவில்லே இன்றுவரையில். லாபம் காணுவிட்டாலும் கூடப் பரவாயில்லே, நஷ்டமும் அதிகமாகி, பஸ் கட்டணமும் அதிகரித்திருக் கிறதே தவிர வேருென்றுமில்லே. லாபம் காட்டுவோம், லாபம் காட்டுவோம் என்று சொன்னவர்கள் ராஜிநாமாவும் செய்யவில்லே, ஒரு கிளாரிபிகேஷன்கூட, இல்லே. எதற்காக நான் சொல்கிறேன் என்றல் Every operator என்பதை எடுத்துவிட்டு என்றைக்கு 'நோட்டிஃபை" என்று சொல்கிறோமோ அன்றைக்கே எல்லா ஆப்பரேட்டர்களேயும் நேஷனலேஸ் ஆக்க வேண்டும். வித்தியாசம் காட்டக்கூடாது. அப்படிக் காட்டினுல் பெரிய பெரிய ஆப்ப ரேட்டர்களெல்லாம் வந்து வந்து பார்ப்பார்கள். என்னைக் கொஞ்சம் விட்டு விடுங்கள், என்னைக் கொஞ்சம் விட்டுவிடுங்கள் என்று சொல்லுவார்கள். இதம் கெல்லாம் இடம் கொடுக்கக்கூடாது. இப்படி அரசாங்கம் சலுகை காட்டினுல்

1971 அக்டோபர் 25] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

கெட்டுவிடும். எனவே ஒரேநாளில் எல்லாவற்றையும் தேசியமயமாக்க வேண்டும். வேறுபாடு காட்டினால் வன்மையாக அது கண்டிக்கத் தக்கது. எனவே இந்தத் திருத்தத்தை அரசாங்கம் தங்கள் நன்மைக்காகவாவது ஏற்றுக்கொள்ளும் என்று கருதுகிறேன்.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Sir, I have to move the following amendment :—

"In the Schedule under paragraph 2 for the words . . . . .

MR. DEPUTY SPEAKER : ஷெட்யூலுக்கான திருத்தத்தை கடைசியில் மூவ் பண்ணலாம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன் : தலைவரவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் அவர்கள் இது பஸ் நாட்டுடமை ஆகும் சட்டம் அல்ல, பணக்காரர்கள் பாதுகாக்கப்படும் சட்டம் என்று கூறினார்கள். இந்தச் சட்டம் இங்கே கொண்டுவரப்பட இயலாத ஒரு சூழ்நிலை இருந்தபொழுது அவர்களைச் சேர்ந்த ஒரு காங்கிரஸ் கட்சிப் பத்திரிகையிலே ஒரு செய்தியைப் பார்த்தேன். யாரோ பெரிய பஸ் அதிபர்கள் போய்ப் பார்த்திருக்கிறார்கள், இன்னும் 3 ஆண்டுகளுக்கு இந்தச் சட்டம் வராது என்று போக்குவரத்து அமைச்சர் தெரிவித்திருக்கிறார் என்று கட்டம் கட்டிப் போடப்பட்டிருந்தது. எனவே மூன்று ஆண்டுகள் கழித்து வந்தால் காங்கிரஸ்காரர்களுக்குக் கோபம் வரும் என்பதை அவர்கள் மனதில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். போக்குவரத்து அமைச்சர் பதில் சொல்வாரா என்று கேட்டு, 3 ஆண்டுகளுக்கு வராது, தைரியமிருந்தால் உடனடியாகக் கொண்டு வரட்டும் என்று தெரிவித்திருந்தார்கள். இன்றைக்கு இந்தச் சட்டம் வந்திருக்கிறது. வந்தபிறகு பணக்காரர்களுக்குப் பாதுகாப்புச் சட்டம் என்று சொல்கிறார்கள். அப்படியானால் இந்தச் சட்டம் வரவேண்டுமென்று அந்தக் கட்சிப் பத்திரிகை அவ்வளவு ஆவலாக என் எழுதினார்கள் என்பதற்கு விளக்கம் தெரிவிக்கப்படவில்லை.

ஒன்றை மனத்தில் வைத்துக்கொள்ள வேண்டும். பேங்க் தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட வழக்கிலே மார்க்கெட் வேல்யூ தரப்பட வேண்டுமென்று தலைமை நீதிமன்றம் தீர்ப்பளித்திருந்தது. ஏதோ நாங்களாக முன்வந்து யார் யார் பிரபல பஸ் அதிபர்கள் என்று பார்த்து பணம் கொடுக்க வேண்டுமென்பதற்காக என்று பிரிவினை போடவில்லை. இன்னும் சொல்லப்போனால் 24-வது அரசியல் சட்ட திருத்தம், 25-வது அரசியல் சட்ட திருத்தம் என்றெல்லாம் வரும் காரணத்தால், பேங்க் தேசிய உடைமையாக்கப்பட்ட வழக்கில் மார்க்கெட் வேல்யூ தர வேண்டும் என்று தெரிவித்திருக்கிறார்கள். (market value should not be illusory) அவர்கள் வழக்குரைஞர், விவரங்கள் நன்கு தெரிந்திருக்க வேண்டும். ஏனோ அதை இந்த அவைக்குச் சொல்ல மாட்டேன் என்கிறார்கள். ஏதோ மார்க்கெட் வேல்யூ என்பதற்காக அதில் இத்தப் பிரிவினை போட்டிருக்கிறோம் என்று சொன்னார்கள். ஒருவேளை இங்கே மார்க்கெட் வேல்யூ வேண்டாம் என்று சொல்லி சட்டத்தை நிறைவேற்றிவிட்டு பிறகு வழக்குமன்றங்களில் பஸ் அதிபர்களுக்கும் ஒரு பாதுகாப்பை வாங்கித் தரலாம் என்று கருதியோ என்னவோ அப்படிக் கூறினார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: It amounts to an insinuation. The genuineness of our profession should not be questioned.

நான் சொல்கிறேன், 25-வது அரசியல் சட்டத் திருத்தம் வரும்வரையிலும் பொறுத்து இருங்களேன், அப்புறம் வேண்டுமானால் 1 ரூபாய்கூட கொடுத்து எடுக்கலாமே, சுப்ரீம் கோர்ட்டைப் பற்றிக் கவலை வேண்டாம். இடையிலே என் அவசரமாகச் செய்ய வேண்டும்?

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: 1 ரூபாய் என்பது முடியாது. எங்கள் கவலையெல்லாம் அவ்வளவு காலதாமதமாகக் கொண்டுவந்தால் முதலாளிகளுக்குப் பாதுகாப்பாக இந்த அரசாங்கம் இருக்கிறதே என்று அம்மையார் அவர்கள் வருந்துவார்களே என்பதற்காகத்தான் அவசரமாகக் கொண்டு வருகிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, இந்த மார்க்கெட் வேலை என்பது நீதிமன்றத்தில் இந்தச் சட்டம் சோதனைக்கு நிற்க வேண்டாமென்ற காரணத்தினால் போடப்பட்டிருக்கிறதே தவிர பஸ் அதிபர்களுக்குத் தரப்பட வேண்டுமென்பதற்காக அல்ல.

அதேபோல் குறிப்பிட்ட தேதியை வைத்து எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று தெரிவித்தார்கள். அதே நேரத்தில் எடுத்துக் கொண்டிருப்பதைகூட சரியாக நடத்தவில்லை என்று கூறுகிறார்கள். எனவே ஒரு இடத்தில் நடத்துவதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்து கொண்டு அதன்பிறகு அடுத்தவற்றை எடுத்து நடத்தலாம். மேலும் அவர்கள் எதிர்பார்க்கும் மாதிரி அதிகக் கால தாமதம் இருக்காது என்பதையும் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

அதுமட்டுமல்ல, அவர்கள் கொண்டு வந்திருக்கும் சட்டங்களெல்லாம், இதே போன்ற இனும் எஸ்டேட் அபாலிஷன் ஆக்ட், இன்னும் எத்தச் சட்டத்தை எடுத்துக்கொண்டாலும், இந்தச் சர்காருக்கு விருப்பப்பட்ட தேதியில் வரலாம் என்ற பாதுகாப்பை வைத்திருந்தார்கள். ஆனால் இந்த ஆட்சியில் குறிப்பிட்ட தேதி வைத்து எடுத்துக்கொள்ள வேண்டுமென்று சொல்கிறார்கள். அவர்கள் இந்த ஆட்சியில் நம்பிக்கை வைக்க வேண்டும், அவநம்பிக்கை வேண்டாமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

கட்டண உயர்வைப்பற்றிப் பேசுவதற்கு இந்த வாய்ப்பை பயன்படுத்திக் கொண்டார்கள். கட்டண உயர்வு 1964-ஆம் ஆண்டிலேயே காங்கிரஸ்காரர்கள் அப்போது ஒன்றுகையிருந்து ஆட்சி நடத்தியபொழுது, இத்தக் கட்டண உயர்வு, 3 பைசா என்பது ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டு பஸ் அதிபர்கள் தஞ்சை, திருச்சி மாவட்டங்களில் அமல்படுத்திக்கொண்டு வந்தார்கள். சென்னை, செங்கற்பட்டு, வடார்க்காடு மாவட்டங்களில் அரசுப் போக்குவரத்தில் நாம் மட்டும் 2½ பைசா என்று வைத்திருந்தோம். ஆகவே, இங்கேதான் கொஞ்சம் அதிகரித்திருக்கிறதே தவிர அந்தப் பகுதிகளைப் பொறுத்தவரையில் அப்படிப்பட்ட நிலைமை இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக்கொண்டு, இந்தத் திருத்தத்தையெல்லாம் அவர்கள் வழக்குரைஞர் என்ற முறையிலேயும், நாட்டுடைமையாக்குவதை ஆதரிக்கின்ற முற்போக்குக் கட்சியாக வந்துகொண்டிருக்கும் கட்சி காங்கிரஸ் கட்சி என்று இருப்பதாலும் திரும்பப் பெறுவார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

The amendments of Thirumathi T. N. Anandanayaki and Thiru K. M. Subramaniam were put and lost.

Clause 2 was put and carried.

Clause 3.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is:

'That Clause 3 do stand part of the Bill.'

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I move the following amendment:—

(i) In sub-clause (1) for the words "any fleet operator" substitute the words "fleet operators".

(ii) In sub-clause (2) delate the words "any fleet operator".

THIRU R. PONNAPPA NADAR: Sir, I second the amendment.

THIRU K. T. K. THANGAMANI: Sir, I move the following amendment:—

(i) In sub-clause (1) of Clause 3, for the words "such date as may be..... in respect of any fleet operator" substitute the words "date of coming into force of this Act".

(ii) In sub-clause (2) (i) for the words "equipment exclusively . . . . Stage carriages, substitute the words "equipment used for body building, repair or maintenance or otherwise in connection with building and operation of the stage carriages

(iii) Delete sub-clause (4).

THIRU S. ALAGARSAMY: : Sir, I second the amendment.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: சார், இந்த அமெண்ட்மெண்ட்லே மூன்று அம்சங்களை நான் கொண்டு வந்திருக்கிறேன். முதலாவது அம்சம், இந்தச் சட்டம் என்றைக்கு அமலுக்கு வருகிறதோ அன்றைக்கே இந்தச் சொத்துக்கள் பூராவும் அரசாங்கத்தின் கைக்கு வந்துவிட வேண்டுமென்பது. இரண்டாவது அம்சம், இப்பொழுது ரிப்பேருக்காக, மெயின்டனென்ஸ்க்காக இருக்க வேண்டிய தொழிற்சாலே பகுதிகளே மட்டும்தான் அரசு ஏற்றுக்கொள்ள வேண்டுமென்பதற்குப் பதிலாக இந்தத் தொழிற்சாலே எதற்குக் கட்டப்பட்டதோ, பஸ்களே ஓட்ட ஆரம்பித்துவிட்டு அதை நடத்த பாடிபில்டிங் முதலியவைகளுக்காக ஆகும் என்றிருக்கும் இந்த அம்சங்களேச் சேர்க்க வேண்டுமென்பது, இறுதியாக இம் மாதிரி நேரடியாக ஒரு தேதி நிச்சயம் செய்துவிட்டு அத்தத் தேதியிலிருந்து அமலாகும் என்பது, 4-வது பிரிவில்

Before issuing a notification under sub-section (1), the Government shall call upon the fleet operator to show cause why the stage carriages and other property referred to in sub-sections (1) and (2) should not be acquired and after considering the cause, if any, shown by the fleet operator and after giving the fleet operator an opportunity of being heard, the Government may pass such orders as they deem fit.

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1971 அக்டோபர் 25

என்றிருக்கிறது. பொதுவாக என்னுடைய முதல் திருத்தமே ஒத்துக் கொள்ளப்படாமல் இருந்தாலும் அந்தப் பகுதி தேவையில்லாத பகுதி என்று சொல்லிக் கொள்ள ஆசைப்படுகிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவரவர்களே, நாட்டுடைமை என்பதை வேறுவகையிலே மாற்றிப் புரிந்து கொண்டார்கள் என்றே அல்லது அரசாங்கத்தின்மீது தவருன எண்ணம் ஏற்பட வேண்டுமென்பதற்காக என்று சொன்னதாகவோ தெரியவில்லை. ஒரு அரசாங்கம் ஒரு கம்பெனியை எடுத்தால் உடனடியாகச் சட்டம் என்றைக்கு வருகிறதோ அன்றைக்கே எடுத்துவிட அவசரச் சட்டத்தின் மூலமோ அல்லது சட்டசபைகளின் மூலமோ தெரிவிக்க வேண்டும். ஆனால் சில பஸ்களை எடுக்கிறோம் என்ற அடிப்படையில் இந்தத் திட்டம் இன்றைக்குக் கொண்டு வரப்படுகிறது.

அந்தக் கம்பெனிக்கு வேறு அலைன்ஸ் அண்டு லயபிலிடீஸ் இருந்தால் எடுப்பதில்லை என்று முடிவெடுத்திருக்கிறோம். அக்விசிஷன் என்ற அடிப்படையில் அத்தனை சட்டங்களும் இப்படித்தான் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கின்றன. இந்தக் காலத்தில் மட்டுமல்ல; 1967-ம் ஆண்டுக்கு முன்னாலே அம்மையார் அவர்கள் இந்தச் சபையில் அங்கத்தினராக இருந்தபோதே அக்விசிஷன் கொண்டு வரும்போது 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். 1948-ம் ஆண்டு எஸ்டேட் அபாலிஷன் ஆக்ட் வந்தபோதும் 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். அவர்களே குறிப்பிட்ட எலக்ட்ரிசிடி அண்டர் டேக்கிங்ஸ் ஆக்ட் வந்தபோதும் 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருக்கிறார்கள். நம்முடைய வசதிக்காகத்தான் போடுகிறோமே தவிர, யாருக்கும் லாபம் ஏற்பட வேண்டுமென்ற எண்ணத்தில் அல்ல. இந்த அரசாங்கம் என்ன செய்யப் போகிறது என்று கேட்டார்கள். 1948-ம் ஆண்டு கொண்டுவரப்பட்ட சட்டத்தையும் 20 ஆண்டு காலம் எஸ்டேட்டுகள் சம்பந்தப்பட்ட சட்டத்தை நிறைவேற்றியபோதும், 1963 முதல் 1967 வரை வந்த சட்டங்களிலும் 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டதை அவர்கள் மறந்து விடக் கூடாது.

எங்கள் அரசாங்கத்தின் சார்பில் நாங்கள் கொடுக்கக்கூடிய உறுதி எல்லாம் இதிலே 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டிருப்பதற்குக் காரணம் பணம். பணத்தைத் தவிர வேறு எந்தக் காரணத்தைக் கொண்டும் ஒத்தி வைக்க மாட்டோம். 'நோட்டிஃபைட் டேட்' என்று போட்டதால் ஒத்தி வைத்துவிடுவோம் என்ற அச்சம் கொஞ்சம் கூட இந்த மன்றத்திற்குத் தேவையில்லை.

கம்யூனிஸ்டுக் கட்சித் தலைவர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் சில பிரச்சினைகளைச் சொன்னார்கள். மாண்புமிகு போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர் அவர்கள் விளக்கம் சொன்னார்கள். நோட்டிஃபைட் டேட் என்று போட்டுவிட்ட பிறகு பஸ்களை எடுக்கும்போது அந்த பஸ்ஸுக்கு விலையை நிர்ணயிக்கிறோம். விலை நிர்ணயம் செய்ய என்ன முறையைப் பின்பற்றப் போகிறோம் என்று அரசாங்கம் தெளிவாகச் சொல்லியிருக்கிறது. இன்றைய சட்டத்தின் அடிப்படையில் மார்க்கெட் விலை என்று போட்டிருக்கிறோம். ஏதாவது ஒரு சட்டம் வரும் என்று காத்திருந்தால் காலதாமதமாகி விடும். எடுக்கின்ற பொருளுக்கு எவ்வளவு மதிப்போ அதை விட ஒரு காசு கூட கொடுக்கச் சட்டத்தில் இடம் இல்லை. அதிலே தவறு வந்துவிடும் என்ற கருதத் தேவையில்லை. விரைவாகச் செயல்படுத்துவதுதான் நோக்கம். எந்தவிதமான தவறுக்கும் இடம் கொடாது அரசாங்கம் பார்த்துக் கொள்ளும்.

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. செ. மாதவன்]

இங்கே கொடுக்கப்பட்டுள்ள திருத்தங்களை ஏற்றுக் கொண்டால் நம்முடைய கொள்கைக்கு மாறுபட்டுப் போய்விடும். இவை, இதனை உடனடியாக நிறைவேற்ற முடியாதபடி தடைக் கற்களாகத்தான் இருக்குமே தவிர, நோக்கம் நிறை வேறுது என்பதை இந்த நேரத்தில் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். பஸ் கம்பெனியை எடுக்கும்போது மெயின்டினன்ஸ் பண்ணுகிற தொழிற்கூடங்களையும் சேர்த்து எடுத்துவிட வேண்டுமென்று சொன்னார்கள். பஸ் கம்பெனியை எடுத்துக் கொள்ளுகிறோம் என்று சொல்லும்போது அந்த பஸ் பர்மிட்டுகளைத் தான் எடுக்க முடியுமே தவிர, அந்தக் கம்பெனிக்குச் சொந்தமான தொழிற் சாலைகளை எல்லாம் எடுத்துவிட முடியாது. நம்முடைய கட்டடங்கள், நம்முடைய தொழிற்சாலைகள் வர வேண்டும். அப்போது தொழில் வாய்ப்பு அதிகமாக ஏற்படும். அவர்கள் வேறு எதற்கோ வைத்திருக்கும் தொழிற்சாலை களையும் எடுத்துக் கொள்ளும் முயற்சியில் ஈடுபட்டால் சட்டப்படி அதற்குத் தடைகள் ஏற்பட்டு விடும். இன்னும் சில நாட்களில் இதனை நடைமுறைக்குக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று அரசாங்கம் கருதிக் கொண்டிருக்கையில் இந்தத் திருத்தங்கள் காலதாமதத்தைத்தான் ஏற்படுத்துமாகையினால் இந்தத் திருத்தங் கள் நல்லெண்ணத்தோடு கொண்டுவந்தவையாகத் தோன்றவில்லை.

சொல்லுகின்ற கருத்து உண்மையா இல்லையா என்பதை அறிந்து கொள்ளு கின்ற வாய்ப்பு இந்த மன்றத்திற்கு இருக்கிறது. இன்னும் சில நாட்களில் டி.வி.எஸ். கம்பெனியின் ரூட் பர்மிட்கள் காலாவதியாகின்றன. நாங்கள் அந்த பர்மிட்டுகளைக் கூட அவர்களுடைய உரிமைப்படி மூன்று அல்லது ஐந்து ஆண்டு களுக்கு ரின்யூ செய்து கொடுக்க முடியும். இந்த அரசாங்கம் கொண்ட கொள்கையை நிறைவேற்ற வேண்டுமென்ற காரணத்தால் அந்த பஸ்களுக் கெல்லாம் ரின்யூவல் கொடுக்காது எடுத்துக் கொள்ள முடிவு செய்யப்பட்டிருக் கிறது. இப்போதே அந்த பஸ்கள் டி.பி. யில்தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கின்றன. இந்த ஒரு நிலையிலிருந்தே இந்த அரசாங்கம் இதிலே எவ்வளவு அக்கறையோடு நல்ல நோக்கத்தோடு செயல்பட்டு வருகிறது என்பதைப் புரிந்து கொள்ள வேண்டும். மார்க்கெட் விலை என்று நிர்ணயித்து பணக்காரர்களுக்குச் சாதக மாக இருக்கிறார்கள் என்று பேசுவது கேட்பதற்கு நன்றாக இருக்கும். ஆனால் உண்மையை நாட்டு மக்கள் உணர்ந்து கொள்ளுவார்கள். இதிலே மார்க்கெட் விலையைக் கொடுத்தால்தான் சட்டப்படி செல்லும்.

25-வது திருத்தம் நிறைவேறும் வரை என் காத்திருக்கக் கூடாது என்றார் கள். 25-வது திருத்தமும் நாடாளுமன்றத்தில் கொண்டு வரப்பட்டிருக்கிறது. அதிலே கூட அவர்கள் வாசித்தது போல் ஒரு ரூபாய் கொடுத்தால் போதும் என்று இல்லை. கொள்கையின் அடிப்படையில் பார்க்க வேண்டும். ஒரு ரூபாய் கொடுத்துவிட்டு எடுத்துக் கொள்ளுவது என்றால் நீதிமன்றத்தில் ஆட்சேபனைகள் கொண்டுவரப்படும். அதை இந்த அரசாங்கம் ஏற்றுக் கொள்ள வில்லை. அது சரியல்ல, அரசியலமைப்புச் சட்டப்படி ஏற்புடைதல்ல. அவர்கள் வாதத்தை நாங்கள் எல்லாம் பாராட்டினாலும் சட்டப்படி அது சரியல்ல என்பதை அவர்களே உணருவார்களாகையால் இந்தத் திருத்தத்தைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டும். இந்தத் திருத்தங்களை ஏற்றுக் கொள்வதால் காலதாமதமாகும், அதன்மூலம் முதலாளிகளுக்குத்தான் லாபம் ஏற்படும் ஆகவே, கொள்கை நிறைவேறும் வகையில் திருத்தங்களைத் திரும்பப் பெற்றுக் கொள்ள வேண்டுமென்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: ஆன் எ பாயின்ட் ஆப் பர்சனல் எக்ஸ்பிளனேஷன். முற்போக்கான திருத்தத்தை வைத்து மூட்டுக்கட்டை போடுவதாகச் சொல்லுவதிலிருந்து நான் சொன்னதைப் புரிந்து கொள்ளவில்லை என்று கருதுகிறேன். டி.வி.எஸ். க்கு ரின்யூவல் சாங்ஷன் பண்ணவில்லை என்று சொல்லுகிறார்கள். இப்போதே டெம்பரரி பர்மிட்டில்தான் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. ஆகையால் ரின்யூவல் செய்யவில்லை. ஏதோ டி.வி.எஸ். ஷெட்டிலிருந்து இங்கே கொண்டு வந்து வைத்து விட்டது போல் பேசுவது நியாயமல்ல.

25-வது அரசியல் சட்டத் திருத்தத்தைப் பற்றிச் சொன்னேன். 'மார்க்கெட் வேல்யூவில் நாட் பி தி காம்பன்சேஷன். இட் வில் நாட் பி தி மார்க்கெட் வேல்யூ'. பேச்சுக்கு ஒரு ரூபாய் காம்பன்சேஷன் என்று சொன்னேன். சட்ட அமைச்சர் அவர்கள் அதை அப்படியே எடுத்துக் கொண்டார்கள்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: ஒரு ரூபாய் என்று சொன்னதை வாபஸ் வாங்கிக் கொண்டால் பேசவில்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: ஒரு ரூபாய் மார்க்கெட் வேல்யூ என்று சொல்லும்போது குறைந்த அளவு கொடுத்தால் போதுமானது. அதுதான் 25-வது திருத்த ஷரத்து. அமைச்சர் சொன்னது மாதிரி அவ்வளவு கால தாமதம் ஒன்றும் ஆகப் போவதில்லை. இவர்களிடம் இந்திரா காந்தி அம்மையார் வேகமாகப் போய்க் கொண்டிருக்கிறார்கள். வெகு சீக்கிரம் திருத்தம் வந்துவிடும். அதைப் புரிந்து கொண்டிருப்பார்கள் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: இந்திரா காந்தி அம்மையாரை இப்போதாவது பாராட்டுவதற்கு நன்றி.

திருமதி அனந்தநாயகி அவர்களுடைய திருத்தமும், திரு. தங்கமணி அவர்களுடைய திருத்தமும் போவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு தோல்வியுற்றன.

Clause 3 was put and carried.

Clause 4 was put and carried.

Clause 5.

MR. DEPUTY SPEAKER: The question is.—

"That clause 5 do stand part of the Bill."

THIRU K. T. K. THANGAMANI: Sir, I move the amendment standing in my name:

"(i) Delete sub-clauses (*b*), (*c*), (*d*) and (*e*)

(ii) In sub-clause (*f*) for the words "the arbitrator", wherever they occur, substitute the words "by a suitable person appointed by the Government."

The amendment was duly seconded.

1971 அக்டோபர் 25]

THIRU J. JAMES : Sir, I move the amendment standing in my name :

" (i) Delete sub-clause (*a*)

(ii) In sub-clause (*b*), delete the words " where no such agreement can be reached " and reletter sub-clauses (*b*) to (*g*) as (*a*) to (*f*). "

THIRU R. PONNAPPA NADAR : I second the amendment.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : Sir, I move the following amendment :—

" In sub-clause (*b*), delete the words " where no such agreement can be reached " and re-number sub-clause ' b ' as ' a '.

THIRU R. PONNAPPA NADAR : I second the amendment.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : தலைவர் அவர்களே, என் நிருத்தப்படி பார்த்ததால்

Purpose of determining the compensation *என்ற அடிப்படையில் வருகிறது.* அதில் the amount of compensation can be fixed by agreement *' என்ற பருதி இருக்கலாம் என்பது என் அபிப்பிராயம். எக்ரிமென்ட் என்று வரும்போது அரசும் பஸ் கம்பெனியைச் சேர்ந்தவர்களும் இடையே சரி செய்து கொள்வது என்று வருகிறது. பின்னல் ஒரு பொது ஆளிடத்தில், அதுவும் ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் என்று வருவதால் இது நீடித்துக் கொண்டே போகும் என்பதால் ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் என்று இருக்கக் கூடாது. அதற்குப் பதிலாக சர்க்காரால் நியமிக்கக்கூடிய ஒரு பொருத்தமானவர் என்றால் அது பொருத்தமாக இருக்கும். சரியாக இருக்கும். ஆகவே ஆர்பிட்ரேட்டர் அல்லது ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் என்று போட வேண்டும் என்ற அம்சத்தை விட்டு விட்டு அரசு நியமிக்கும் வேறு ஒரு ஆள் இருந்தால் போதும் என்றுதான் நான் சொல்கிறேன்.*

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : Sir, This is a very important amendment. *க்ளாஸ் 5-ல் எக்ரிமென்ட் இல்லை என்றால் ஆர்பிட்ரேட்டரைப் போடலாம் என்று சொல்லியிருக்கிறார்கள். எக்ரிமென்ட் என்பது இருக்கவே கூடாது. அப்படி இருந்தால் நஷ்ட ஈடு கொடுக்கும்போது கட்டாயம் சில சலுகைகள் எற்பட்டுவிடும். பாரபட்சம் ஏற்பட்டு விடும். ஆகவே, இது நியாயமுமல்ல, முறையானதும் அல்ல. எக்ரிமென்ட் என்பதை விட்டுவிட்டு எல்லாவற்றையும் ஒரு ஆர்பிட்ரேட்டரைப் போட்டு எவ்வளவு பணம் கொடுக்கலாம், என்று பார்த்துக் கொடுப்பதுதான் நியாயம். அரசாங்கமும் தனிப்பட்ட முதலாளிகளும் பேச்சு நடத்தி அதன் மூலம் தொகை நிர்ணயிப்பது என்பது ஜனநாயக முறைப்படி, சமதர்ம முறைப்படி மிக மிக நியாயமற்றது என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன். ஆகவே, எக்ரிமென்ட், பேச்சுவார்த்தை நடத்தி நஷ்டயிட்டுத் தொகையை நிர்ணயிப்பது என்பதை விட்டு விட்டு எல்லாவற்றையும் நியாயமான முறையில் ஒரு ஆர்பிட்ரேட்டரைப் போட்டுச் செய்ய வேண்டும். ஒரு பழமொழி உண்டு.*

" Justice should not only be done but it must seem to be done "

[திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி [1971 அக்டோபர் 25

நியாயம் நடத்துஅது மட்டுமல்ல, நியாயமாக நடந்து கொள்கிறார்கள் என்ற உணர்ச்சியும் மக்கள் மனதில் ஏற்படுத்த நாம் கடமைப்பட்டிருக்கிறோம். ஆகவே, பேச்சுவார்த்தைகள் மூலம் நஷ்டீட்டுத் தொகையை நிர்ணயிப்பது என்றால் நீங்கள் என்ன நியாயமாகச் செய்தாலும் கட்டாயம் அதைத் தவருகப் புரிந்து கொள்ள வாய்ப்பு ஏற்படும். அந்த நிலைக்கு இடம் கொடுக்காமல் எல்லோரையும ஒரேவிதமாகப் பாவித்து, ஒரு ஆர்பிட்ரேட்டரைப் போட்டு எதை எதை எடுக்கிறோம் என்று பார்த்து, வால்யூ போட்டுக் கொடுப்பதுதான் நியாயம். பேச்சு வார்த்தை நடத்துவது என்பது ஜனநாயகத்திற்கு, சமதர்மத்திற்குப் புறம்பான காரியம் என்று கூறி இதை அரசாங்கம் கட்டாயம் கை விடவேண்டுமென்று சொல்லிக் கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவர் அவர்களே, இங்கு கூட கொள்கை அளவில் அவர்கள் வேண்டாமென்று சொல்லவில்லை. இந்த அரசாங்கத்திற்கு ஒரு கெட்ட பெயர் வந்து விடக் கூடாதே என்ற நல்லெண்ணத்தில் தான் அவர்கள் சொன்னார்கள். கெட்ட பெயரை அவர்கள் உருவாக்க மாட்டார்கள் என்ற ஒரு தெம்பு ஏற்படுகிறது. இந்த அரசாங்கம் நல்லெண்ணத்தோடு செய்தாலும் கெட்ட பெயர் சூட்ட சிலர் தயாராயிருப்பார்கள் என்று அவர்களே ஒரு அருமையான கருத்தைச் சொல்லியிருக்கிறார்கள் என்பதை நினைத்து, நினைத்து மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

இதுபோன்ற சட்டங்களைக் கொண்டுவந்து நிறைவேற்றும்போது கால தாமதம் ஏற்பட்டு நம் கொள்கைக்குக் களங்கம் வந்துவிடக்கூடாது எனபதை ஏற்றுச் செயல்பட வேண்டும். பஸ்களை எல்லாம் எடுக்கும்போது உடனடியாக ஒரு ஆர்பிட்ரேட்டரைப் போட்டு விட்டால் காலதாமதமாகி முடிவில்லாத ஒரு சூழ்நிலையை உருவாக்கி விடக் கூடாது என்பதுதான் கொள்கை. அரசாங்கத்தின் மீது சந்தேகம் ஏற்படக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். முன்னால் இருந்த அரசாங்கத்தைப் பற்றி அவர்களுக்குத் தெரியும். முன்னால் எதிர்க் கட்சிக்காரர்கள் கண்டதற்கெல்லாம் குறை சொல்ல மாட்டார்கள், சந்தேகப்பட மாட்டார்கள். இந்த தைரியம் அவர்களுக்கு இருந்தது. இப்போது அவர்கள் எதிர்க் கட்சியாக இருப்பதால் இப்படிப்பட்டதொரு சந்தேகம் அவர்களுக்கு இயற்கையாக வந்துவிட்டது என்று சந்தேகப்படுகிறேன். 1956-ல் Requisition and Acquisition of Immovable property என்ற சட்டம் வந்தது. அப்போது நிர்வாக முன்னேற்றக் கழகம் இங்கு இல்லை. காமராஸ் அவர்களின் ஆட்சி இருந்தது. அந்தச் சட்டத்தில் இதையே போட்டிருக்கிறார்கள். "where no such agreement can be reached என்று அவர்களும் அன்று போட்டிருக்கிறார்கள். எக்ரிமென்ட். பேசிப் பார்ப்பது என்பது இது போன்ற கொள்கைகளை நிறைவேற்ற காலம் கடத்தாது துரிதமாக நடத்த வேண்டும் என்ற நல்லெண்ணத்தின் அடிப்படையில் அமைகிறது. தலைமைச் செயலாளர், இதுபோன்ற நிபுணர்கள், நம் அரசாங்க உயர்ந்த அதிகாரிகள் இவர்களைக் கொண்ட குழு அமைத்து அவர்கள் இதைப் பற்றிப் பரிசிலித்து அன்று போட்டிருக்கிறார்கள். எக்ரிமென்ட் பேசிப் பார்ப்பது, என்பது இது எந்தவிதமான தவறும் இல்லை. இதுபோன்ற முயற்சிகளை எடுக்கும்போது ஆர்பிட்ரேட்டர் போடுகிறார்கள் எக்ரிமென்ட்க்கு வராவிட்டால், ஹைகோர்ட் ஜட்ஜ் போடக் கூடாது என்று சொன்னார்கள். அதனால் காலதாமதம் ஆகி விடும் என்று தலைவர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் சொன்னார்கள். அப்படிச் செய்தாலும் காலதாமதம் ஏற்படும், ஹைகோர்ட் ஜட்ஜைப் போட்டாலும்

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. செ. மாதவன்]

தாமதம் ஏற்படும் என்றால் ஒன்றுக்கொன்று முரண்படுகிற சூழ்நிலை ஏற்படும். உயர்நீதி மன்ற நீதிபதி என்றால் ஒரு மதிப்பு, மக்களிடையே ஒரு நம்பிக்கை ஏற்படும். ஆகவே அப்படிப் போடப்பட்டிருக்கிறது. இதற்கு என்று தனியாகப் போடும்போது எந்தவிதமான காலதாமதமும் ஏற்படாமல் துரிதமாக இந்தக் காரியங்களை முடிக்க வாய்ப்பாக இருக்கும். துரிதமான நடவடிக்கைகள் எடுக்கப்படும். ஆகவே, இந்தத் திருத்தங்களை அவர்கள் வற்புறுத்தமாட்டார்கள் என்று கருதுகிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : எப்போது பார்த்தாலும் 56-ல் அப்படி நடந்தது, 52-ல் அப்படி நடந்தது என்று பதில் சொல்லிக் கொண்டிருப்பது இவர்கள் முற்போக்காக இல்லை, பிற்போக்காகத்தான் இருக்கிறார்கள் என்பதைத்தான் காட்டுகிறது. 56-ல் இருந்த சூழ்நிலை என்ன, 1971-ல் இருக்கும் சூழ்நிலை என்ன ? காலத்திற்கேற்ப எது, எது தேவையோ அதைப் போட வேண்டும். அப்போது அப்படிப் போட்டிருக்கிறார்களே, அப்போது அப்படி இருந்ததே என்றெல்லாம் கூறுவது தப்பித்துக் கொள்வது, எஸ்கேப்பிலம். நமது சட்ட இலாகாவில் பழைய புத்தகங்களில் இருப்பதை எடுத்து, எடுத்துப் போட்டுக்கொள்கிறார்கள். எல்லாக் கிளாஸ்களையும் எடுத்து அப்படி அப்படியே . . . .

MR. DEPUTY SPEAKER : No second speech is allowed. The Hon. Minister has given a reply and if we go on like that, there will be no end for this.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : I am not speaking a second time. I am only clarifying the position. He creates new problems in his reply and I have to clarify it.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : 1959-ம் ஆண்டு அவர்களது கட்சி பிற்போக்கான கட்சி என்பதை ஒப்புக்கொண்டதற்கு மகிழ்ச்சி.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : உங்கள் எதிர்க் கட்சியும் பிற்போக்காக இருந்தது என்பதை ஒத்துக்கொள்கிறீர்கள். நீங்கள் அன்று இப்படிப்பட்ட திருத்தங்களைக் கொண்டுவரவில்லை, நாங்கள்தான் இப்போது கொடுக்கிறோம்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன் : 56-ல் தி.மு.க. இல்லை.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : 59-ல் இருந்தது ஞாபகம் இருக்கும் என்று நினைக்கிறேன்.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர் : இப்போது நாம் இருப்பது 71-ல்.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி அவர்களின் திருத்தம் பேரவையின் அனுமதியுடன் திரும்பப்பெறப்பட்டது.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ், திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி இவர்களது திருத்தங்கள் பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு தோல்வியுற்றன.

பிரிவு 5 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

பிரிவுகள் 6, 7, 8 பேரவையின் முடிவிற்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப் பட்டன.

[1971 அக்டோபர் 25

பிரிவு 9.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: பேரவை முன்னுள்ள கேள்வி:

"பிரிவு 9 இம்மசோதாவிற்கு உரிய பகுதியாக ஆக்கப்பட வேண்டும்".

THIRU K. T. K. THANGAMANI: Sir, I move the amendment standing in my name:—

(i) In sub-clause (1), delete the word "at his option"

(ii) Delete item (*a*) of sub-clause (1)

(iii) In sub-lause (2) delete the words "the first of the three . . . . . .shall be paid, and".

(iv) Delete sub-clauses (3), (4) and (8)

THIRU S. ALAGARSAMY: I second the amendment.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி: மானர் ஆஃப் பேமெண்ட் ஆஃப் காம்பென்சேஷன் என்பதற்கு எனது திருத்தத்தின் நோக்கம், உடனடியாக அவர்களுக்கு சொக்கமாகக் கொடுத்துவிட வேண்டுமென்ற அம்சம் வருகிறது. இது சொம்ப, சொம்ப ஆபத்தானது. உடனடியாக உங்களுக்கு சொக்கமாக வேண்டுமா அல்லது பின்னால் ஏதாவது டிரான்ஸ்பரபிள் ப்ராமிஸரி நோட்ஸ், அல்லது வேறு விதமான பாண்ட்கள் மூலம் கொடுக்கலாமா என்ற இரண்டு அம்சங்கள் இருக்கின்றன. இரண்டாவது முறைப்படி வேண்டுமா அல்லது உடனடியாக சொக்கமாக வேண்டுமா என்று கேட்கக் கூடிய அதிகாரம் அந்த முதலாளிக்கு இருக்கிறது. அந்த முறையில் இருக்கக்கூடாது. நஷ்டயீடு கொடுக்கவேண்டுமென்று சொன்னால் ஐந்து ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு சில தொகை கொடுக்கலாம் அல்லது வேறுவிதமான முறையில் பாண்ட்ஸ் என்ற முறையில் இருக்கவேண்டுமே தவிர, நாம் மிகவும் சிரமப்பட்டு சேகரித்திருக்கிற பணத்தை உடனடியாகக் கொடுக்கக் கூடாது என்பதுதான் இந்தத் திருத்தத்தின் நோக்கம். ஆகவே, இதன் பிரதான அம்சத்தை ஆராய்ந்து பார்த்து ஏற்றுக்கொள்ளவேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. செ. மாதவன்: தலைவரவர்களே, நஷ்ட ஈட்டைக் கால தாமதமாகக் கொடுக்கலாம், கொடுக்காமல் இருக்கலாம் என்ற கருத்தைச் சொன்னார்கள். ஆனால், இது போன்ற பிரிவுகளில் நாம் முன் மாதிரியாக உள்ள சட்டங்களைப்பற்றி, நீதி மன்றத்தின் தீர்ப்பைப் பயன்படுத்தித்தான் காரியங்கள் செய்யவேண்டியிருக்கிறது. அவற்றைப் பின்பற்றாமல் போய் விட்டால், சட்டமே செல்லாது போய் விடும். அதனால் தான் அத்தகைய கடுமையான நடவடிக்கையைப் பின்பற்றாமல், முன்மாதிரியாக உள்ள சட்டத்தைப் பின் பற்றி கொண்டுவந்து இருக்கிறோம். நடைமுறையில் எந்தவிதமான பாதகமும் இல்லாமல் செய்ய முயற்சிக்கிறோம். அவர்கள் சொத்தை எல்லாம் நாம் எடுத்துக்கொள்கிறோம். அவர்கள் இஷ்டத்திற்கு என்று இல்லாமல், நம்முடைய இஷ்டத்திற்கு என்று நஷ்ட ஈடு கொடுக்கிறோம். மாண்புமிகு உறுப்பினர் கூறியது நல்ல எண்ணமாக இருந்தாலும், அதைச் சட்டமாக்க முடியாது என்று சொல்லிக்கொண்டு திருத்தத்தை வற்புறுத்த வேண்டாம் என்று கேட்டுக் கொள்கிறேன்.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : I am pressing my amendment

The amendment of Thiru K. T. K. Thangamani was put and lost.

Clause 9 was put and carried.

Clauses 10 and 14 put and carried.

Clause 15.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is : " That clause 15 do stand part of the Bill ".

THIRU J. JAMES : Sir, I move the amendment standing in my name :—

(i) for sub-clauses (1) and (2), substitute the following : viz

" After acquisition under section 3 the property so acquired shall vest with the Government. "

(ii) In lines 3 and 4 of sub-clause (3) for the words " in the Corporation or Company ", substitute the words " in the Government ", and after the words " vested in the Government ", the words " and transferred to the corporation or company and continue to do so unless and until his employment in such corporation or company is terminated or until his remuneration, terms or conditions are duly altered by such corporation or company : " shall be deleted.

(iii) In sub-clause (6) (*a*), for the words " shall stand transferred to the corporation or company referred to in sub-section (1) ", substitute the words " shall stand transferred to the Government ".

(iv) In sub-clause (6) (*b*), for the words " such corporation or company ", substitute the words " The Government ".

(v) In sub-clause (7), for the words " the corporation or company ", substitute the words " the Government ".

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI : I second the amendment.

I move the following amendment :—

" (i) for sub-clause (1) and (2), substitute the following, viz.

" After acquisition under Section 3, the property so acquired shall vest with the Government. "

(ii) In lines 3 and 4 of sub-clause (3), for the words " in the Corporation or Company ", substitute the words " in the Government " and after the words "vested in the Government ",

[Thirumathy T. N. Anandanayaki] [1971 அக்டோபர் 25

the words and transferred to the corporation or company and continue to do so unless and until his employment in such corporation or company is terminated or until his remuneration, terms or conditions are duly altered by such corporation or company" shall be deleted.

(iii) in sub-clause (6) (*a*), for the words "shall stand transferred to the corporation or company referred to in sub-section (1)", substitute the words "shall stand transferred to the Government".

(iv) In sub-clause (6) (*b*), for the words "such corporation or company", substitute the words "The Government".

(v) In sub-clause (7), for the words "the corporation or company", substitute the words "the Government".

THIRU J. JAMES: I second the amendment.

MR. DEPUTY SPEAKER: The hon. Member may stand up and second the amendment.

திரு. ஜே. ஜேம்ஸ்: தலைவரவர்களே, இந்தத் திருத்தமானது இந்த மசோதாவிலே அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்ட பஸ்களை உடனடியாக கார்ப்பரேஷன் அமைத்து அதன் நிர்வாகத்தில் விடுவதற்கான ஏற்பாடு இருக்கிற காரணத்தால், இந்தத் திருத்தத்தை நான் கொடுத்து இருக்கிறேன். நாம் இதற்கு முன்னதாக இந்த அரசாங்கத்தில் பல்வேறு போர்டுகளை அமைத்து இருக்கிறோம். சிலம் கிளியரன்ஸ் போர்டு அமைத்து இருக்கிறோம், வாட்டர் அண்டு டிரைனேஜ் போர்டு அமைத்து இருக்கிறோம், டிரிஸ்ட் போர்டு அமைத்து இருக்கிறோம். இந்த போர்டுகளை எல்லாம் நியமிப்பதற்கு கட்சி சார்பற்ற முறையில் நிர்வாகிகளை ஏற்படுத்த இந்த அரசு தவறி இருக்கிறது. ஒவ்வொரு போர்டுக்கும் கட்சியில் உள்ள பிரமுகர்களைத்தான் தலைவராக நியமித்து இருக்கிறார்கள். இவைகள் கட்சி வளர்வதற்கு உறுதுணையாக இருப்பதற்கு அமைக்கப்பட்டதாக அமைத்து இருக்கிறார்களே தவிர, அந்த நிறுவனங்கள் நல்ல முறையில் செயல்படுவதற்காக செய்யவில்லை என்பதை நான் சுட்டிக்காட்ட விரும்புகிறேன். அந்த உணர்வின் காரணமாகத்தான் இந்தத் திருத்தத்தை நான் இங்கே முன் வைத்து இருக்கிறேன். ஆக நாம் ஒருவேளை தனியார் முதலாளிகளிடமிருந்து இந்த பஸ்களை அரசாங்கம் ஏற்றுக்கொண்ட பிறகு மறு தினமே தனியார் முதலாளிகளிடம் கை மாற்றம் செய்யும் அமைப்பு போல் இது காணப்படுகிறது. ஆகவே, இந்த மசோதாவானது எந்த நோக்கத்தோடு இங்கே கொண்டு வரப்பட்டதோ, இந்த நாட்டிலே ஒரு சமதர்மச் சமுதாயம் அமைக்கப்பட்டு, ஏழை, எளியவர்களுக்குப் பயன்படவேண்டுமென்ற நோக்கத்தோடு கொண்டுவரப்பட்டதோ, அந்த நோக்கத்தில் அல்லாமல் ஒரு கார்ப்பரேஷன் நிறுவி, அந்த கார்ப்பரேஷனிடத்தில் நிர்வாகத்தை ஒப்படைத்தால், நிர்வாகம் சரிவர நடக்காது என்ற உணர்வு இருப்பதால் இந்தத் திருத்தத்தை நான் கொடுத்து இருக்கிறேன். என்னுடைய திருத்தம் ஒரு வேளை ஏற்றுக்கொள்ளப்படவில்லை

1971 அக்டோபர் 25] [திரு. கே. ஜெம்ஸ்]

என்றால், அப்படி கார்ப்பரேஷன் அமைக்கப்படும்போது அது கட்சி சார்பற்ற முறையில் இயங்க வேண்டுமென்ற அடிப்படையில் அந்தக் கார்ப்பரேஷனை நிறுவ அரசு வழி வகை செய்யவேண்டுமென்று கேட்டு முடித்துக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி: சார், முதலிலே கனம் போக்குவரத்து அமைச்சர் அவர்கள் பஸ்களை தேசியமயமாக்கப்போகிறோம் என்று சொன்னார்கள். இதற்கு முன்பு தேசியமயமாக்கப்பட்ட பஸ்களை அரசாங்க அன்டர் டேகிங்காக வைத்து இருக்கிறார்கள். ஆனால் இன்று கொண்டு வந்திருக்கும் மசோதாவில் பார்த்தால், திடீரென்று ஒரு கார்ப்பரேஷன் கம்பெனி ஆரம்பிக்கப்படும் என்று சொல்கிறார்கள். இதற்கு அவசியமாக விளக்கம் தேவைப்படுகிறது.

பொதுவாக, இப்போது புதிதாக எடுக்கப்படும் பஸ்களை கார்ப்பரேஷன்-கம்பெனியாக்கப் போகிறீர்களா, அரசாங்க கார்ப்பரேஷன் ஆக்கப்போகிறீர்களா, அல்லது நீங்கள் அடிக்கடி புதிதாக சொல்கிறீர்களே, ஜாயிண்ட் செக்டார் என்று சொல்லி, அப்படிச் செய்தால் அதிலே அரசாங்கத்திற்கு எவ்வளவு பங்கு, தனி நபர்களுக்கு என்ன பங்கு என்பதைச் சொல்ல வேண்டும். சட்டசபையில் சொன்னது தேசியமயம், கவர்ன்மெண்ட் அன்டர்டேக்கிங் என்று சொன்னார்கள். இளைஸ் 16 என்பது ஒன்று புதிதாக உருவாக்கப்பட்டு இருக்கிறது. இந்த கார்ப்பரேஷனில் தொழிலாளர்களுக்குப் பங்கு உண்டா? எங்களுக்குச் சட்ட அனுபவம் போதாது. குறைவு. ஆகவே, தயவு செய்து சட்ட அமைச்சரே கார்ப்பரேஷன் அன்டர்டேகிங்குக்கும் கார்ப்பரேஷனுக்கும் உள்ள வித்தியாசத்தை, லாப நஷ்டத்தைத் தெளிவாக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: தலைவரவர்களே, இந்த 15-வது செக்ஷனைப் பொறுத்தவரையில் கம்பெனி ஜாயிண்ட் செக்டார்ர அல்லது, அரசாங்கமே நடத்துவதா என்று கேள்வி கேட்டு இருக்கிறார்கள். இதிலே 'கார்ப்பரேஷன் அல்லது கம்பெனி ஓன்ட் பை தி கவர்ன்மெண்ட்', 'மீப்புல்லி ஓன்ட் பை தி கவர்ன்மெண்ட்' என்று இருக்கிறது. ஆகவே, அந்தக் கொளை அவர்கள் நன்றாகப் பார்த்து இருந்தால், இந்தத் திருத்தத்தைக் கொண்டு வந்து இருக்கமாட்டார்கள் என்று நினைக்கிறேன். கம்பெனியாக உருவாக்குவது, இப்போது இருக்கிற நிறுவனங்களில் பணியாற்றும் தொழிலாளர்களுக்குப் பல வேறு விதமான சர்வீஸ் கன்டிஷன்கள் வேலை நிலைமைகள் இருக்கின்றன. அந்த வேலை நிலைமைகளை நாம் எல்லாம் மாற்றவோ அல்லது அவர்களுக்கு அதிலே ஒரு காலதாமதமோ உண்டாக்கக்கூடாது என்ற வகையிலே, நிர்வாகத் திறமையை அதிகப்படுத்துவதற்காக ஒரு 'பிரைனெஸ் லீப்லக்சிபிலிடி' என்று சொல்வார்கள் ஆங்கிலத்தில், வியாபார நெகிழ்வுத்தன்மை இருப்பதற்காக, அரசாங்கமே அதைக் கம்பெனியாக அமைத்து, அதன் மூலம் அந்தக் கம்பெனிகளை ஏற்று நடத்த இருக்கிறது. இதற்கும் நாட்டுடைமையாக்கப்படும் கொள்கைக்கும் முரண்பாடு இல்லை. ஆகவே இதைப் போட்டு குழப்பிக் கொள்ள வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

இன்னொன்றும் சொன்னார்கள், அரசியல் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களைத்தான் இந்தக் கம்பெனிகளை நிர்வகிப்பதற்கு யோபாடுகிறார்கள் என்று சொன்னார்கள். அரசியில் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் பொதுமக்களின் நன்மதிப்பைப் பெற்றவர்கள். திறமை உள்ளவர்கள். அவர்களைத்தான் போடவேண்டும். இங்கி

[திரு. ச. இராமச்சந்திரன்] [1971 அக்டோபர் 25

லாத்து தாட்டிலே இப்படித்தான் போட்டார்கள் என்று மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தங்கமணி அவர்கள் பேசும்போது எடுத்துச் சொன்னார்கள். ஆனால் இந்த சிண்டிகேட் காங்கிரஸ் கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் அப்படிப் போடச் கூடாது என்று சொல்கிறார்கள். இப்படிப்பட்ட நிறுவனங்களுக்குத் திறமை யின் அடிப்படையில் தான் நிர்வாகிகள் நியமிக்கப்படுகிறார்களே அல்லாமல், ஒரு கட்சியைச் சார்ந்தவர்களையே நியமிக்கிறார்கள் என்று கொள்ளக்கூடாது. 'காமாலைக் கண்ணனுக்கு கண்டதெல்லாம் மஞ்சல்' என்று சொல்வார்கள். அதைப்போல், அவர்கள் ஆட்சிக்காலத்தில் செய்ததை எல்லாம் இப்போதும் செய்கிறார்களோ என்ற எண்ணமோ என்னை வருத்துகிறேன். ஒரு உதாரணம் அவர்களுக்குச் சொல்கிறேன். அமெரிக்காவினுடைய ஜனாதிபதியாக ஜான் கென்னடி அவர்கள் இருந்தபோது, ராபர்ட் கென்னடி அட்டார்னி-ஜெனரலாக இருந்தார்கள். உறவினரைப் போடலாமா என்று அந்த நாட்டிலே யாரும் கேட்கவில்லை. திறமை உடையவர்களைத்தான் நியமனம் செய்கிறோம். ஒரு வேளை ஒரு கட்சியைச் சார்ந்தவர்களுக்குத் திறமையில்லாமல் இருக்கலாம். அதற்காக நாம் ஒன்றும் சொல்வதற்கில்லை. அதற்காக திறமையின் அடிப் படையில் நியமனம் செய்து அந்த நிர்வாகத்தைச் செம்மையுற நடத்துவதற்கு அரசு எடுத்துக்கொள்ளும் முயற்சிக்குக் குறை கூறக்கூடாது. அங்கே உள்ள தொழிலாளர்களின் நலனைப் பாதுகாப்பதற்கும் அரசு வழிவகை செய்யும் என்று சொல்லிக்கொள்கிறேன். திறமையான அடிப்படையில் அவை இயங்க வேண்டுமென்பதற்காக நிர்வாகிகள் நியமிக்கப்படுகிறார்களே தவிர, கட்சியை வளர்ப்பதற்காக அல்ல என்பதைத் தெளிவுபடுத்தக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன். அகில இந்திய அடிப்படையில் இப்படித்தான் இருக்கிறது. ஒரு காலத்தில் அகில இந்திய அடிப்படையில் பேசியவர்கள் இன்று இதை ஏன் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை என்று தெரியவில்லை. இதையெல்லாம் ஆலோசித்து இந்தத் திருத்தத்தை வற்புறுத்த வேண்டாம் என்று கேட்டுக்கொள்கிறேன்.

திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : இப்படி கம்பெனி, கார்ப்பரேஷன் என்று வைத்தால்தான் திறமையாக நடத்த முடியும் என்று சொன்னால், இப்போது எடுப்பதை மாத்திரம் கார்ப்பரேஷன் என்று வைத்து விட்டு, இதுவரை உள்ளதை கவர்ன்மெண்ட் அன்டர்டேகிங் என்று இரண்டு முறையாக வைத்துக் கொள்ளப்போகிறீர்களா, அல்லது இரண்டையும் ஒன்றுக்கி நடத்துவது நல்லதா என்பதைப் பார்க்கவேண்டும்.

கனம் அமைச்சர் அவர்கள் ஒரு கட்சியைச் சார்ந்தவர்களுக்குத் திறமை குறைவாக இருக்கலாம் என்று சொன்னார்கள். திறமை பூராவும் தங்களிடத்தில் தான் இருக்கிறது என்று சொல்வது வருந்தத்தக்கது. அவர்களுடைய கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள்தான் திறமை உள்ளவர்கள் என்று சொல்வது மிக மிகத் தவறு. இப்போது போடப்பட்டிருக்கும் வாரியத்தில் எதிர்க்கட்சியைச் சார்ந்தவர்கள் யாரையும் போடவில்லை. எல்லாம் உங்கள் கட்சியைச் சார்ந்தவர்களைத்தான் போட்டு இருக்கிறீர்கள். குடியை மாற்று வாரியத்திற்கு திரு. அரங்கண்ணலைப் போட்டிருக்கிறீர்கள். டிரிஸ்ட் கார்ப்பரேஷனுக்கு திரு. ஆசைத்தம்பியைப் போட்டு இருக்கிறீர்கள். அக்ரோ இன்டஸ்டிரீஸ் கார்ப்பரேஷனுக்கு திரு. கே. வி. சுப்பையாவைப் போட்டு இருக்கிறீர்கள். ஆகவே, இப்படிக் கொடுத்தது மாத்திரம் அல்ல. திறமைக் குறைவு என்று சொல்வது மிகத் தவறு என்று சொல்லக் கடமைப்பட்டிருக்கிறேன்.

1971 அக்டோபர் 25] [திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி]

திரு. ந. வீராசாமி : தலைவர் அவர்களே, காங்கிரஸ் ஆட்சிக் காலத்தில் கதர் போர்டு இருந்ததில், காங்கிரஸ்காரர்கள்தான் இருந்தார்களே அல்லாது தி.மு.க. காரர்கள் இருக்கவில்லை. (திருமதி த. ந. அனந்தநாயகி : அது கதர் போர்ட், காங்கிரஸ்காரர்கள்தான் இருக்கமுடியும்!)

The amendment of Thiru J. James was put and lost.

The amendment of Thirumathi T. N. Anandanayaki was put and lost.

Clause 15 was put and carried.

Clauses 16 to 27 were put and carried.

Schedule.

MR. DEPUTY SPEAKER : The question is—

'That Schedule do stand part of the Bill.'

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN : Sir, I move the following amendment :—

"In the Schedule, in paragraph 2, *for* the words 'for every stage carriage, the permit relating to which is deemed to have been transferred in favour of the Government' (*substitute* the words 'for every permit acquired under this Act'.".

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I move the following amendment :—

"In paragraph 1, for the words 'market value of such acquired property as on the notified date', *substitute* the words 'the amount fixed by the Government'".

The amendment was duly seconded.

THIRU K. T. K. THANGAMANI : Sir, I move the following amendment :—

In paragraph 2, for the items (i) and (ii), substitute the following :—

"a sum of twenty rupees for every unexpired permit provided the amount of compensation under this paragraph shall in no case exceed five hundred rupees"

The amendment was duly seconded.

திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி : ஏற்கனவே நான் மசோதாவின் பேரில் பேசும் போது எடுத்துச் சொன்னேன். 'மார்க்கெட் வால்யூ' என்று குறிப்பிட்டிருப்பது சரியல்லே என்று. அதற்குப் பதிலாக நான் சொல்லியிருப்பது,
The amount fixed by the Government என்பது.
The amount fixed by the Government
என்று சொன்னவுடனேயே, அது 'ரீசனபின் அமௌண்ட்' புக் வால்யூவா அல்லது மார்க்கெட் வால்யூவா எதி நியாயம்

[திரு. கே. டி. கே. தங்கமணி] [1971 அக்டோபர் 25

என்பதெல்லாம் வந்துவிடும். 25-வது அமெண்மெண்ட் நிறைவேருமல் இருந்தால் கூட, எல் திருத்தத்தினுல் எந்தக் குறையும் இன்றி சட்ட மன்றத்திலும் அது சரி என்கிற நிலே வரும். அரசுக்கு அதிகாரம் கொடுப்பதால் அந்த நிலே வரும்.

இரண்டாவதாக 15 நாட்களுக்கு குறைந்தால் இவ்வளவு அல்லது அதற்கு மேல் மாதத்திற்கு ரூ. 200, குறைந்தது ரூ. 400 என்று இல்லாமல், குறைந்த பட்சம் 500 என்று இருக்கவேண்டும் என்று கொடுத்திருக்கிறேன். அந்த முறையில் ஷெடூலே மாற்றியமைக்கவேண்டும்.

அமைச்சர் கொடுத்திருக்கும் திருத்தம் தெளிவுபடுத்துகிறது. அதற்குமேல் ஒன்றுமில்லே. ஒரு சமயம் எங்களுடைய திருத்தத்தையும் உள்ளடக்கி எற்றுக்கொண்டிருப்பார்களோ என்று நினேத்தேன், அது இல்லே.

THIRUMATHI T. N. ANANDANAYAKI: Sir, I am not able to understand the amendment moved by the Hon. Minister. In paragraph 2 of the Schedule it is stated—

'In addition to the amount payable under paragraph 1, for every stage carriage, the permit relating to which is deemed to have been transferred in favour of the Government there shall be paid . . . . .'

Now they want to leave out stage carriages. Is it their intention to acquire buses or acquire only permits ? If they acquire permits only, they will be landing in trouble. When there are readymade buses why should they not acquire stage carriages also ? We shall be thankful if the Hon. Minister will clarify the position.

மாண்புமிகு திரு. ச. இராமச்சந்திரன்: பேரவைத் தலேவர் அவர்களே, மாண்புமிகு உறுப்பினர் திரு. தங்கமணி பேசும்போது, அவர்களுடைய திருத்தம் மார்க்கெட் வால்யுவை மாற்ற வேண்டும் என்பது நிதிமன்றத்திலே கூட நிற்கும் என்றும் சொன்னர்கள். மாண்புமிகு சட்ட அமைச்சர் ஏற்கனவே தெளிவுபடுத்தியிருக்கிறர்கள், இத்தகைய விஷப்பரிட்சையை மேற்கொள்வது சரியில்லே என்று. ஏனென்றால், ரிக்கிரத்திலேயே மேற்கொள்ள வேண்டும் என்று இருப்பதால், இது தேவையில்லே என்பதை எடுத்துச் சொன்னர்கள். ரூட்டுகளுக்குக் கொடுக்கப்படும் நஷ்ட ஈடு மோட்டார் வாகனங்கள் சட்டத்தில் இருப்பதுபோல் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது.

மாண்புமிகு உறுப்பினர் திருமதி அனத்தநாயகி அம்மையார் பேசும்போது, நான் கொண்டுவந்த திருத்தத்தின் நோக்கம் 'ஸ்டேட் கேரிஜ்'-கள் எடுக்கப் படப் போவதில்லே என்பதைக் காட்டுகிறதா என்றார்கள். முதல் பிரிவில் ஸ்டேட்கேரிஜ் எடுக்க வழிவகை செய்யப்பட்டிருக்கிறது. பேருந்துகள், தனியாக இருக்கும் ஸ்பேர் பஸ்கள் இவற்றையெல்லாம் எடுக்க முதல் பிரிவில் வழி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. வழித்தடங்களுக்கு ஈடு கொடுக்கவேண்டும் என்பது மோட்டார் வாகன சட்டத்தில் இருப்பதுபோல் செய்யப்பட்டிருக்கிறது. மோட்டார் வாகன சட்டத்தின் பிரிவுப்படி, வழித்தடங்களின் காலவரைக்கு

தஷ்டஈடு கொடுக்க வேண்டும். அதாவது 'for every permit acquired under this Act' என்ற பிரிவு கொண்டுவரப்பட்டிருக்கிறது. இவை யெல்லாம் தெளிவாக இருப்பதால், மாண்புமிகு உறுப்பினர்கள் தங்கள் திருத்தத்தை வற்புறுத்தவேண்டிய அவசியம் இல்லை என்பதைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

The amendments of Thiru K. T. K. Thangamani were put and lost.

The Government amendment was put and carried.

The Schedule, as amended, was put and carried.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: இரண்டாவது பிரிவுக்கு திரு. கே. எம். சுப்பிரமணியத்தின் திருத்தத்தை அவை ஏற்றுக் கொள்ளாத தால் இத்திருத்தம் முன்மொழிய அனுமதிக்கப்படவில்லை.

பிரிவு 1, முகப்புரை, நெடுந்தலைப்பு ஆகியவை பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டன.

THE HON. THIRU S. RAMACHANDRAN: Sir, I move—

"That the Tamil Nadu Fleet Operators Stage Carriages (Acquisition) Bill 1971 (L. A. Bill No. 35 of 1971), as amendment, be passed"

The motion was put and carried and the Bill, as amendment, was passed into law.

(6) அரினைர் தீர்மானம்.

போவை அலுவல் வரிசையில் மாற்றம்.

மாண்புமிகு திரு. இரா. நெடுஞ்செழியன்: தலைவர் அவர்களே, 'நிகழ்ச்சி நிரலில் கண்டுள்ள (2) என்ற பொருளுக்குப் பதிலாக, (4) என்ற பொருளை முதலாவதாக எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்' என்று முன்மொழிகிறேன்.

தீர்மானம் பேரவையின் முடிவுக்கு விடப்பட்டு, நிறைவேற்றப்பட்டது.

(3) அறிவிப்புகள்—தொடர்ச்சி.

(ஆ) தமிழ்நாடு 1971-ஆம் ஆண்டு பொது விற்பனைவரி (நான்காவது திருத்த) சட்டமுன்வடிவு.

மாண்புமிகு பேரவைத் துணைத் தலைவர்: தமிழ்நாடு 1971-ம் ஆண்டு பொது விற்பனை வரி (நான்காவது திருத்த) சட்ட முன்வடிவு அறிமுகம் செய்வதற்கு அனுதர் அவர்கள் தம் இசைவைத் தெரிவித்துள்ளார்கள்.